

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

ESSAI

SUR LES

CONDITIONS DU TRAVAIL

DANS LA

PÊCHE MARITIME

ET LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DU MARIN PÊCHEUR BOULONNAIS

PAR

Jean BOURGAIN

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Jeudi 11 Juin 1908, à 1 heure

Président : M. JAY, *professeur*

Suffragants { MM. ALGLAVE, *professeur* / TRUCHY, *professeur* }

PARIS (Ve)

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

1908

INTRODUCTION

—

Quelques huttes de pêcheurs groupées au pied de la falaise abrupte — quelques barques étroites tirées sur le sable, hors de l'atteinte du flot — tel fut, vraisemblablement, dans le principe, le *Pagus Gesoriacus* des Morins.

Aujourd'hui, Boulogne est une ville de cinquante mille habitants et le premier port de pêche de France.

Il serait intéressant de suivre à travers les âges le développement de cette marine de pêche. Mais cette étude sortirait du cadre limité de cet ouvrage, et nous avons, d'ailleurs, trouvé la matière remplie (1).

Quoi qu'il en soit des alternatives de prospérité et de misère qui vinrent tour à tour activer ou retarder la marche ascendante du Port de Boulogne, il nous suffit de noter qu'actuellement le quartier maritime de Boulogne comprend 500 bateaux, dont 100 vapeurs, montés par 6 000 marins.

Et cependant, le pêcheur boulonnais est peu connu. Les profanes, les terriens, se figurent volontiers que, abstraction faite de la morue que de grands trois mâts ou de fines goë-

(1) Deseille. — *Histoire de la pêche à Boulogne*. Boulogne, 1873

lettes vont pêcher dans les mers lointaines, les poissons qu'ils mangent sont rapportés par de petites barques, montées par quelques hommes — très peu — et armées d'engins grossiers et antédiluviens. Qu'on leur parle de pêcheurs, et leur magination s'envole aussitôt vers les icebergs et les brouillards de Terre-neuve, et les furieuses tempêtes des mers d'Islande. Et l'on n'évoque chez eux que l'idée des souffrances des Terreneuvas ou de la misère des pêcheurs de sardines.

Pourtant, la plus grande partie des poissons qui sont servis sur leur table et la presque totalité des harengs dont ils se régalent, ont été pêchés par les grands chalutiers et harenguiers boulonnais. Mais le matelot boulonnais n'a pas eu son Pierre Loti... et c'est une raison suffisante pour qu'il soit ignoré.

Certes, ce n'est point dans le but de rehausser le Marin boulonnais dans l'estime de sa clientèle qu'il nous a paru utile d'étudier sa condition économique et sociale. Lui-même, d'ailleurs, ne souffre nullement de n'être pas classé parmi les héros et les martyrs. Il vit tranquillement sa vie libre et indépendante, goûtant les âpres joies de la lutte contre les vents et la mer — et aussi le doux repos des jours de calme.

Enfant, son premier jouet fut un bateau, qu'il tailla grossièrement dans une planche. Adolescent, il attendit avec impatience sur les bancs de l'école le jour où il pourrait s'embarquer comme mousse à bord du bateau paternel. Il aime son métier — auquel nul autre ne lui semble comparable — et il se rit des romans et des articles sensationnels des re-

porters. Pour lui, rien n'est beau que la mer... et le reste n'est que littérature.

Si, donc, nous abordons cette étude, c'est qu'elle offre, à l'heure présente, un intérêt particulier.

Au contraire des pêcheurs normands ou bretons, dont les bateaux sont armés à la part, et qui prélèvent chacun une part du produit de la pêche, après déduction des frais généraux, le matelot boulonnais n'est plus un associé, mais un salarié. Il touche une mensualité fixe, à laquelle vient s'ajouter, à la fin de l'année, une gratification proportionnelle au produit brut. (Il reste encore quelques bateaux armés à la part, — et nous étudierons le fonctionnement de cette société en participation — mais ils sont l'infime minorité et leur nombre va toujours décroissant).

Il y a donc là une situation nouvelle, résultat d'une évolution qui débuta il y a quelque quarante ans et dont nous voyons en ce moment s'accomplir le dernier terme.

Quelle fut la cause première de cette évolution ? Il importe, pour l'établir, de remonter un peu dans le passé.

Autrefois, les bateaux appartenaient aux patrons de pêche. Le matelot intelligent et expérimenté qui ne possédait pas le capital nécessaire pour la construction et l'armement d'un harenguier s'adressait à un bailleur de fonds. Il lui remboursait ce capital avec le bénéfice des premières années, et sans intérêts. En compensation, le capitaliste devenait son écoreur — c'est lui qui se chargeait de la vente du produit de la pêche et de la recette, moyennant une commission de 5 0/0 sur le produit brut. Or, dans la seconde moitié du siècle

dernier, les pêches se firent plus lointaines. Des patrons hardis allèrent chercher le hareng dès son apparition au nord de l'Ecosse et le maquereau dans les mers d'Irlande. Il fallait pour ces campagnes des bateaux plus grands et un capital plus considérable. Et les écoreurs hésitaient à avancer de pareilles sommes, car, les frais généraux augmentant dans de grandes proportions, le bénéfice de l'exploitation devenait plus aléatoire : il pouvait être très important, comme il pouvait être nul. Et si les premières années étaient mauvaises, le bailleur de fonds courait le risque de perdre son capital. A ces bateaux plus grands, il fallait en outre un matériel plus couteux. Or, à cette époque, chaque homme possédait une part des filets et des cordages nécessaires à la pêche ; et quand les premiers filets de coton firent leur apparition, en 1869, les compagnons durent avoir recours au crédit pour acheter ces engins nouveaux, plus légers, plus maniables et pêchant plus. Mais ces filets coûtaient alors très cher et l'écoreur devait avancer aux marins, pour leur achat, des sommes très lourdes sur le bénéfice éventuel de la campagne suivante. Ici encore, l'écoreur risquait, dans les mauvaises années, de perdre ses avances et il n'avait, dans les années heureuses, que la chance de se voir rembourser, sans intérêt, le montant de ses prêts.

Aussi, éclairé par l'exemple de l'Angleterre où les pêcheurs étaient déjà salariés, il pensa qu'il serait préférable d'assumer les bons comme les mauvais risques. Il réduisit donc le taux des avances et fournit, pour son propre compte, aux bateaux qu'il écorait une certaine quantité de filets, qui lui

donnaient droit, dans le partage, à la part afférente au matériel. Les résultats de cet essai l'incitèrent à aller plus loin dans cette voie : il fit construire des bateaux plus grands et plus rapides (que nos matelots boulonnais baptisèrent *vélocipèdes*), les munit d'un gréement de filets et de cordages, lui appartenant en propre, et offrit aux matelots un salaire mensuel fixe, qu'ils toucheraient toute l'année, quel que pût être le résultat de la pêche.

Le salariat était établi et dès ce jour, les bateaux à la part commencèrent à disparaître. Les jeunes marins de la génération actuelle n'ont jamais, pour la plupart, navigué qu' « au mois » et ne connaissent guère l'ancien régime que par les récits des anciens, *laudatores temporis acti*.

Au début du vingtième siècle, la pêche à vapeur prit un développement rapide. Cette pêche exige un capital considérable, tant pour l'achat des navires et du matériel que pour les fonds de roulement.

Aussi, la société en participation qu'était l'armement à la part semble-t-elle avoir fait place définitivement et sans espoir prochain de retour, au régime du salariat.

C'est la situation économique et sociale, créée par ce nouveau mode de répartition, au matelot et à sa famille que nous allons étudier, en même temps que nous décrirons les différents travaux effectués par eux, tant à bord des bateaux que dans les ateliers.

PREMIÈRE PARTIE

Le Travail à bord

CHAPITRE PREMIER

—

GÉNÉRALITÉS SUR LE CONTRAT DE TRAVAIL DANS LA MARINE DE PÊCHE

Un ouvrier se présente dans un atelier : le patron lui expose les conditions du travail et lui propose un salaire. Si l'ouvrier accepte, le contrat est parfait, puisqu'il y a accord des deux volontés. Souvent même le nouvel arrivant ne connaîtra que le contremaître qui l'embauchera verbalement aux conditions de l'usine, et le règlement d'atelier, là où il existe, sera le seul acte écrit qui viendra régir les rapports entre le patron et l'ouvrier. Dès qu'il a pris connaissance de ce règlement, l'ouvrier peut se mettre au travail : il est embauché.

Il n'en est pas de même dans la marine. Le matelot ne

peut, à son gré, contracter un engagement verbal avec le patron d'un bateau et s'embarquer sans autres formalités : il doit se soumettre à certaines règles dont une administration spéciale est chargée d'assurer l'observation : l'Administration de la Marine.

Toute sa vie, le marin est sous la tutelle de cette administration qui intervient chaque fois qu'il veut louer ses services. Et il n'est même pas libre de rester à terre, car l'article 15 de la loi du 24 décembre 1896 ordonne la radiation d'office des inscrits qui sont restés trois ans sans naviguer.

L'Inscription maritime suit le pêcheur partout où il va : elle sait où le trouver en cas d'appel ou de mobilisation, car la rédaction du rôle d'équipage a lieu devant l'Administrateur.

L'Intérêt supérieur de l'État, qui a besoin d'avoir toujours en réserve des équipages entraînés pour sa flotte, peut seul justifier la rigueur de cette prescription qui constitue une atteinte grave à la liberté.

Lorsque l'armateur a choisi un patron et qu'il a fait au bureau de la Marine une déclaration d'armement, il laisse au patron le soin de recruter ses « hommes », comme il l'entend. Dès que le patron a « fait équipage », il se rend avec celui-ci au bureau de marine pour la revue d'armement. L'administrateur lit à haute voix le rôle et les conditions d'armement, et les explique aux matelots. Il commente clairement les clauses dont il craint qu'ils ne comprennent pas la portée, et si certaines des dispositions insérées dans le contrat sont contraires à l'ordre public, il a le devoir de s'opposer à leur maintien. Le contrat est obligatoire dès que les hommes ont

apposé leur signature et que mention des clauses a été faite sur le rôle d'équipage.

Le Syndicat des Armateurs de Boulogne a rédigé un contrat-type, portant les conditions spéciales d'engagement des équipages. Un exemplaire en est annexé aux deux originaux du rôle.

Cet acte mentionne :

1° La durée du contrat (les hommes sont embarqués à partir de ce jour jusqu'au...) ;

2° Les conditions de salaire des marins, chauffeurs et soutiers ;

3° Le taux des gratifications (qui varie avec chaque pêche) ;

4° Les conditions de paiement de ces gratifications (soit à chaque « marée », soit en totalité à la fin du rôle, cela suivant les pêches) ;

5° Cette mention que : « les conditions concernant les gratifications constituent une promesse de l'armateur pour l'accomplissement de laquelle l'administration de la marine n'aura pas à intervenir ». C'est un moyen de retenir les équipages jusqu'à la fin du rôle, car un homme qui quitte le bord dans le courant de l'année n'a droit à aucune gratification. Et cette clause s'applique principalement à la pêche du hareng, pour laquelle les gratifications sont payées en bloc à la fin du rôle ;

6° Enfin, une clause spéciale permet au patron des harenguiers à vapeur de faire appel aux chauffeurs pour la conduite du treuil sur le pont, ou même pour le travail du poisson. Cette clause était nécessaire, eu égard à la rivalité qui

existe trop fréquemment entre le patron et le mécanicien en chef.

A Boulogne, les rôles sont, en général, établis pour une année, à dater du 1er Février. A cette époque, les environs du port présentent une animation toute particulière. Les harenguiers sont tous dans le bassin à flot, désarmés et personne ne travaille à bord. Mais, sur les quais stationnent des groupes de matelots qui attendent, en causant ou en jouant au palet, le patron qui doit les rendre à son bord. De temps à autre, un groupe se déplace et se rend chez l'armateur, où l'on prend note du nom des hommes, ou bien au bureau de l'Inscription maritime pour la revue d'armement. Ces formalités accomplies, ce qui demande quelques jours, on procède à l'armement pour la pêche d'Irlande.

Le rôle d'équipage est fait en double : un exemplaire en est conservé au bureau de la Marine et l'autre doit être déposé à bord du bateau.

Si un « homme » qui n'a pas la qualité d'Inscrit maritime, ou un inscrit ne figurant pas sur le rôle d'équipage, s'embarque à bord d'un bateau pour une « marée », il faut en faire, au préalable, la déclaration au bureau de l'Inscription maritime, sous peine d'une amende de 25 à 50 francs (Art. 4 du décret du 19 mars 1852). Si un marin, figurant sur le rôle, ne peut prendre part à une sortie, déclaration doit également être faite au bureau de marine.

L'administrateur peut rayer du rôle, d'office, un homme qui cause du trouble à bord du bateau.

Enfin, l'armateur peut demander la résiliation du contrat,

et c'est le tribunal de commerce qui fixe le taux des dommages intérêts dûs pour non exécution. Si l'armateur refuse de payer les salaires, c'est encore le tribunal de commerce qui est compétent, et l'équipage a une action privilégiée sur le bateau.

Si l'une ou l'autre des deux parties contractantes vient à manquer à ses engagements, l'administration de la marine intervient. Lorsqu'un principe, à la conservation duquel la population maritime est intéressée, paraît avoir été méconnu par un tribunal inférieur, l'administration doit prêter son assistance au pêcheur, pour l'appel et le pourvoi en cassation.

Ainsi, le matelot ne peut s'engager comme il lui plait. L'article 65 du décret loi du 24 mars 1852 va même plus loin dans la voie des restrictions à la liberté : il fait un délit de désertion, du fait, pour un inscrit maritime, de quitter son navire sans autorisation. La sanction qu'il édicte est rigoureuse : quinze jours à six mois de prison, et la radiation des listes électorales. Le matelot n'a donc point, en principe, le droit de grève qui est aujourd'hui la base de notre législation ouvrière, et il serait possible à l'armateur de faire arrêter les premiers insoumis.

En résumé, restrictions à la liberté des engagements, et à la liberté du travail, telles sont les caractéristiques générales du contrat de travail dans la marine de pêche.

Quant aux conditions particulières, salaire, nourriture, gratifications, durée du contrat, nous les étudierons dans le

chapitre distinct que nous consacrerons à chaque genre de pêche.

Le paiement des salaires a lieu le 1er et le 15 de chaque mois, par moitiés. Ce sont les femmes qui vont en toucher le montant au bureau de l'armateur. On les paie sur présentation du Livret que chaque matelot possède, et sur lequel on fait figurer, outre le salaire fixe, les avances accordées, tant en espèces qu'en tabac, et les retenues faites pour leur remboursement.

CHAPITRE II

—

LES HARENGUIERS A VOILES

De toutes les pêches auxquelles se livre le matelot boulonnais, la plus importante est certainement la pêche du hareng. Quels qu'aient pu être, en effet, dans ces dernières années, le progrès et le développement des chalutiers à vapeur, elle conserve cependant la suprématie à Boulogne, car c'est celle qui procure du travail au plus grand nombre d'individus. Et quand bien même doublerait le nombre des chalutiers, le personnel employé dans les ateliers à la fabrication et à l'entretien des chaluts, à l'emballage et à l'expédition du poisson frais, resterait bien inférieur en nombre à celui que nécessitent l'entretien des filets pour la pêche du hareng et du maquereau, et la préparation des harengs salés et fumés.

C'est pourquoi il a semblé bon de donner à cette pêche la première place dans cette étude, et de décrire, d'abord, la vie et les conditions du travail à bord des grands voiliers qui ne font que la pêche du hareng et du maquereau, et dont la flotte nombreuse faisait la gloire du port de Boulogne avant l'apparition des bateaux de pêche à vapeur.

a) Les bateaux

Ces voiliers sont des bateaux en bois, de 70 à 80 pieds de quille, jaugeant brut de 150 à 160 tonneaux et gréés en « Dundee ». Ils sont montés par un équipage de 19 hommes (y compris le patron) et 3 mousses.

Leur mât de misaine, maintenu par des haubans et un étai en fer, est monté sur pivot et peut s'abattre sur l'arrière. En avant de l'artimon est installé un cabestan à vapeur pour le halage des filets. Autrefois, (les bateaux, il est vrai, étaient plus petits, et le nombre des filets plus restreint), il fallait haler les filets à bras d'hommes, et c'était un travail particulièrement pénible. Depuis 1872, les voiliers harenguiers sont munis de ce cabestan à vapeur, et cela a considérablement diminué les fatigues des matelots. Ce fut une des conditions du progrès, de l'agrandissement des bateaux et de l'augmentation du nombre des filets. La machine, de 6 chevaux de force, est dans la chambre arrière. Un levier placé sur le pont, permet de mettre le cabestan en marche sans avoir à transmettre les ordres en bas, et cette disposition évite bien des accidents. La machine elle-même est très simple. Elle est conduite par un matelot qui n'a fait aucun apprentissage ni passé aucun examen. Il lui suffit de savoir nettoyer et graisser sa machine, purger la chaudière et reconnaître si la pression est suffisante ou trop forte.

Les logements, dans ces harenguiers, sont au nombre de deux. Dans le poste de devant logent généralement 17 à

18 hommes, y compris les mousses. Les cadres sont ménagés le long des parois. Chaque homme a le sien propre, que le sort lui a attribué lors de l'armement. Un poêle placé au milieu du poste sert à la fois au chauffage et à la cuisine.

Dans la chambre d'arrière logent le patron, le mécanicien et un ou deux hommes.

Les filets, les cordages, le sel, les barils, la glace et les caisses sont entassés dans les soutes ménagées au milieu du bateau.

b) La pêche du hareng

On pêche le hareng aux filets dérivants. Les grands bateaux embarquent 250 à 300 *roits* (rets). (Par suite d'un accord intervenu entre les armateurs, et pour éviter la surproduction, ils n'en embarquent plus que 260). Ces filets, en coton tanné et coaltaré, mesurent en long 16 brasses de 1m,60, et en hauteur 6 brasses. Ils sont munis, à la partie supérieure, d'un chapelet de plaques de liège, de 25 centimètres sur 15, qu'on nomme à Boulogne les *flottes*. La bordure inférieure est garnie d'un rouleau de vieux filet, gros comme le pouce, la *souillardure*, qui l'entrainera vers le fond. De cette façon, les roits se tiennent verticalement dans l'eau. L'ensemble de ces 260 filets, ainsi tendus sur une même ligne, mesure plus de 6 kilomètres : c'est la tessure. Un cordage, gros comme le poignet, l'aussière, court d'un bout à l'autre de cette tessure à la partie supérieure de laquelle il est relié par des cordages

plus minces, les barsoins. De 25 en 25 mètres, on fixe sur l'aussière un autre cordage, la bandingue, d'une douzaine de mètres de longueur, à l'extrémité duquel est attaché un baril flotteur, le quart à poches.

Le filet ainsi tendu forme en quelque sorte une muraille de 25 à 30 mètres de hauteur : à la surface flottent les barils à poche qui soutiennent tout le système. 12 à 15 mètres plus bas, s'allonge l'aussière sous laquelle tombent d'aplomb, par la vertu des *flottes* et de la *souillardure*, les roits dans lesquels les harengs viendront se prendre par les ouïes.

On conçoit aisément que la mise à l'eau de la tessure soit un travail pénible et difficile. Quand le bateau a choisi sa place et qu'il juge l'heure propice pour *tendre* (généralement avant le coucher du soleil), il *amène* sa voile d'artimon et fait route doucement. Les filets sortent de leur cale, et l'aussière de la sienne. Un *homme* attache rapidement sur l'aussière le barsoin qui est fixé sur chaque filet, et un autre « frappe » sur l'aussière la *bandingue* qui la reliera au quart à poche. Cette opération doit être effectuée pendant le temps très court que les filets et l'aussière passent sur le pont avant d'être mis à la mer. Quand la tessure est tendue, ce qui demande en moyenne deux heures de travail, on amène les voiles de misaine. On démate, c'est-à-dire qu'on abat le mât de misaine sur l'arrière, et on hisse l'artimon. Le bateau, qui est maintenu sur l'avant par l'aussière, se tient ainsi debout au vent et dérive lentement avec ses filets.

Dès avant le jour, on commence à « virer avant », c'est-à-dire à haler à bord l'énorme tessure alourdie par l'eau et le

poids des harengs. L'aussière a été tournée deux fois autour du cabestan, et quand celui-ci se met à tourner lentement, des hommes tirent vers la cale l'aussière qui a été ainsi halée. Et le bateau avance vers ses filets. Un homme, à l'avant, détache la bandingue et le quart à poche, qu'il passe à d'autres placés derrière lui. Un autre, *démarre* le barsoin qui attachait le filet à l'aussière. De cette façon, l'aussière seule embarque par l'avant. Les filets passent sur le côté du bateau et sont embarqués par le travers.

Un homme maintient le *barsoin* que son camarade a détaché de l'aussière, pour éviter que les filets ne prennent le large, ce qui fatiguerait énormément les hommes qui halent les roits à bord.

Ces roits glissent sur un rouleau que maintiennent deux fourches plantées dans le plat bord et sont secoués par des matelots rangés de chaque côté. Les harengs tombent sur le pont, et les filets, ainsi débarrassés de leur butin, sont descendus dans la cale.

Pendant ce temps, l'aussière continue également d'embarquer, tournant autour du cabestan pour glisser ensuite dans la cale où les mousses la *lovent* avec art, c'est-à-dire l'arriment en rond pour qu'elle tienne moins de place.

Cette opération demande cinq à six heures ; parfois bien plus, quand un *revirement de marée* ou un coup de vent a fait se croiser les tessures de plusieurs bateaux. Il faut alors démêler tous ces filets enchevêtrés ; et lorsque le temps est mauvais, on est parfois obligé de couper dans le tas et d'embarquer avec un palan une énorme botte de roits. Ce

paquet reste alors sur le pont et il est hissé tel sur le quai en rentrant au port. Là, les ouvriers de l'armateur viennent démêler la botte, et on remet aux autres armateurs les filets qui peuvent leur appartenir (1).

Quand la tessure est embarquée, quand on a le « bout dedans », si la pêche a lieu dans nos mers, dans le Pas de Calais, on redresse le mât de misaine, on hisse toutes les voiles et on fait route pour Boulogne, le hareng restant sur le pont, dans des bacs bâtis le long des parois. Quand les lieux de pêche sont plus éloignés, il faut assurer la conservation du poisson. Pour cela, on met les harengs, par 200 environ, dans de grandes caisses remplies de glace. Ou bien on les sale dans des barils qui contiennent environ 600 poissons. Alors, tout le monde travaille, et chacun a sa besogne particulière. L'un jette du sel sur les harengs, qu'un autre retourne avec une pelle de bois pour que le sel soit également réparti. Quand les barils sont remplis, un homme place le couvercle. D'autres en garnissent les joints avec de l'argile pour en assurer l'étanchéité. Enfin on descend les barils dans la cale, où on les arrime soigneusement pour éviter qu'ils ne s'entrechoquent.

Quand les 900 ou 1000 barils que porte le bateau sont remplis, on sale en vrac dans une cale le produit des dernières pêches, ou on complète le chargement par quelques centaines de caisses de harengs glacés et on fait route pour Boulogne.

(1) Les filets portent une marque distinctive — généralement les initiales de l'armateur — gravée en creux sur les *flottes* de liège.

Cette pêche du hareng commence vers la fin de Juin. Les voiliers vont chercher les premiers bancs au nord de l'Ecosse, presque jusqu'aux îles Feroe. Le premier *voyage* dure un mois ou six semaines. Les voyages suivants deviennent de plus en plus courts, le hareng se rapprochant de nos côtes. Entre chaque campagne, les bateaux restent trois jours à terre, le temps nécessaire pour débarquer les tonnes et caisses et embarquer les barils, les caisses vides, la glace et le sel pour la campagne suivante. Ces travaux sont effectués par l'équipage qui travaille à bord de 7 heures du matin à 7 heures du soir, avec un repos de 2 heures pour le déjeuner.

Vers la fin d'octobre, le hareng est *dans nos mers*. Alors, la flotte de pêche s'augmente de tous les petits bateaux de Boulogne, du Portel, d'Equihen et d'Etaples qui font la pêche au chalut ou à cordes pendant le reste de l'année. A cette époque, qu'on nomme la *Saison*, sans épithète, le poisson n'est plus salé à bord. Les bateaux entrent et sortent chaque jour. Et c'est certainement le moment où les matelots ont le plus de fatigue, car en plus du travail à la mer, ils ont encore à mesurer et à livrer le hareng dès la rentrée au port. Quand la mer est basse, on hisse le hareng dans des paniers que deux hommes remplissent et que les autres se passent de mains en mains à bord du bateau.

Aussitôt que la livraison est terminée et que les provisions sont embarquées, un remorqueur s'attelle au bateau et on part pour la *Marée* nouvelle. Une partie des hommes peuvent dormir pendant que le bateau fait route vers les lieux de pêche ; les autres se reposent pendant que le bateau est sur ses filets.

Le hareng s'éloigne ensuite dans le Sud. Les harenguiers le suivent jusqu'à l'embouchure de la Seine, où se termine la campagne, au mois de Février. Mais c'est alors un hareng de peu de valeur : il est *guai*, c'est-à-dire qu'il a déposé sa laitance ou sa rogue. Il est amaigri et sa chair a perdu sa fermeté. Aussi ne le sale-t-on point : on le conserve dans la glace.

c) *La pêche du maquereau en Irlande*

Les mêmes voiliers qui se livrent, de fin Juin à fin Février, à la pêche du hareng, vont pêcher, vers la fin de Mars, le maquereau sur les côtes d'Irlande.

Les filets qu'ils emploient alors, les *manets*, ont de plus grandes mailles et sont plus étroits et plus longs. (La tessure complète mesure de 7 à 8 kilomètres). Leur position dans l'eau est la même, avec cette différence, cependant, que la partie supérieure est à fleur d'eau : car le maquereau est un poisson de surface. Il se prend, comme le hareng, par les ouïes.

Cette pêche est dénommée, par les matelots, la *pêque sale*, parce qu'on sale (en vrac, d'ailleurs) les premiers maquereaux pêchés. Au préalable, on les vide, mais sans les fendre dans toute leur longueur comme les morues. Ici encore, la division du travail abrège l'opération. Un homme prend les maquereaux, et leur fait une large incision en travers de la panse, et une autre au-dessous de la tête. Il passe le poisson ainsi

saigné à un autre qui, d'un coup de pouce bien appuyé, glissant du ventre vers la tête, fait sortir les entrailles et la rogue.

Enfin, le saleur, de sa main fermée en forme de cornet, remplit de sel la cavité ainsi débarrassée, après que le poisson a été lavé dans une cuve. Il le dépose ensuite dans un panier qui est passé à l'arrimeur dans la cale. Là le poisson est arrimé soigneusement et chaque lit est couvert de sel. Plusieurs équipes travaillent ainsi, en même temps. Quand le bateau est à peu près chargé, on met en caisses, avec de la glace, les dernières pêches et on fait route pour Fécamp, qui est pour les maquereaux salés, un centre de consommation important.

Les premiers bateaux qui rentrent à Fécamp vendent parfois leurs poissons au prix de 80 francs le cent. Le prix baisse ensuite très rapidement et tombe à 5 francs aux derniers voyages. Aussi, très fréquemment, pour profiter de cette prime offerte au premier arrivant, les patrons de bateaux d'une même maison d'armement, d'un même *comptoir*, se mettent-ils d'accord pour charger à bord de l'un d'eux le produit des premiers jours de pêche. Dans ce cas, celui-ci vient vendre à Fécamp ses maquereaux salés, et ses poissons glacés à Boulogne. Il embarque une nouvelle provision de sel et de glace et repart en hâte.

Les voiliers font, en moyenne, deux voyages en Irlande, parfois trois. Cette pêche a donné, dans les premières années, d'excellents résultats. Les maquereaux étaient beaucoup plus abondants, et, surtout, on les pêchait beaucoup plus tôt.

Aujourd'hui, on ne les prend guère avant la fin d'Avril, encore en prend-on bien peu. Si l'on excepte quelques bateaux particulièrement heureux, la majorité couvrent à peine leurs frais d'armement et les armateurs se félicitent de ne pas perdre d'argent. Mais, il faudrait payer les hommes, même s'ils restaient à terre. D'autre part le capital est engagé dans les filets, autant vaut l'utiliser. Et enfin, si l'on a quelque expérience des choses de la marine, on sait qu'un bateau vieillit plus vite au bassin qu'à la mer. On pourrait invoquer un dernier argument en faveur de cette pêche : les voiliers désarment à fin Février, après la dernière campagne aux harengs dans le sud-ouest. Les hommes sont donc déjà, depuis deux mois à terre lors du départ pour l'Irlande. Or, c'est une charge considérable pour le ménage que la présence prolongée de l'homme, à qui il faut une nourriture substantielle, et un peu d'argent de poche chaque jour. Le budget familial est ainsi lourdement grevé, et le matelot est heureux de s'embarquer. N'y penserait-il point, que sa femme, qui doit travailler pour aider à équilibrer ce budget, le lui rappellerait bientôt.

Et les armateurs, de ce chef, se trouveraient, ne le voulussent-ils point, moralement obligés de les envoyer à la *pêque sale*.

Telles sont les différentes pêches auxquelles se livrent les harenguiers à voiles. On a pu voir que le travail y est très irrégulier. Pour les pêches lointaines, en Irlande ou en Ecosse, la route est longue et peut parfois, si le vent est nul ou défavorable, durer 10 ou 12 jours. En Irlande, même, le mauvais temps oblige parfois les bateaux à rester 15 jours en baie.

Dans ces cas, c'est le repos presque absolu pour l'équipage. Seuls, deux ou trois hommes veillent à la route du bateau. La durée du quart est de deux heures et un roulement est établi entre les matelots.

Leur quart terminé, les hommes dorment ou jouent. Leurs jeux favoris sont les cartes et les dames. Le jeu de dames est vite installé : on trace, à la craie, un damier sur un panneau d'écoutille et on découpe des bouchons en rondelles, pour faire des pions.

Le travail arrive par à-coups, et les hommes peuvent rester parfois 18 ou 20 heures debout, quand une pêche fructueuse a ralenti le halage de la tessure et qu'il faut ensuite mettre le poisson dans la glace ou dans le sel. Mais c'est pendant la *harenguaison*, ou la *Saison*, quand le hareng est *dans nos mers*, que le matelot a le plus de mal, car il n'a pas alors la longue route pour se reposer. En une heure ou deux, le bateau peut être sur les lieux de pêche, et presque aussitôt on commence à tendre. Parfois, cependant, le harenguier croise pendant plusieurs heures avant de jeter ses filets : il cherche les *apparences* qui lui indiqueront la présence d'un banc de harengs. Enfin, il aperçoit un vol de mouettes et de goélands qui tourne avec de grands cris à une faible hauteur, ou bien l'eau qui l'environne semble épaisse et grasse : la place est bonne et il *tend* sans retard. Dans ce cas, les matelots qui n'ont pas besoin sur le pont peuvent prendre un peu plus de repos. Les autres répareront leurs forces pendant que le bateau dérivera sur ces filets, car ici encore, il suffit de deux ou trois hommes sur le pont pour veiller aux abordages pos-

sibles. Ces hommes, d'ailleurs, ne restent pas inactifs : ils pêchent à la ligne le merlan et le gros rouget, et le produit de cette pêche leur appartient. Ils le mettent généralement en commun et partagent le prix de vente). Ainsi le temps de repos des équipages, pendant la *Saison* est très restreint, et le matelot ne peut vraiment réparer ses forces que les jours de tempête. Dans ce cas, en effet, le bateau reste au port, et les hommes vont tous passer la nuit dans leur lit.

d) *La nourriture*

A bord des harenguiers, l'équipage fait deux repas par jour : l'un vers neuf heures du matin, l'autre après la mise à l'eau des filets, vers six ou sept heures du soir.

La cuisine est faite, à tour de rôle par les *pères de mousses* qui ont toujours été désignés pour ce travail spécial. L'un des deux repas se compose généralement de poisson bouilli et de pommes de terre. L'autre est le plus souvent une soupe : soupe aux légumes secs, dans les longs voyages, soupe faite avec des légumes frais et de la viande fraîche pendant la *harenguaison*. C'est l'armateur qui paie la nourriture. Dans les longs voyages, il fournit de la viande et des légumes pour deux jours, du pain pour une semaine, du biscuit, des haricots, et autres vivres de conserve pour toute la campagne. Quand les vivres frais sont épuisés, on fait la soupe aux haricots ou au riz tous les jours et, deux fois par semaine, la soupe au lard.

Voici un état exact des vivres embarqués à bord d'un harenguier pour la campagne d'Ecosse, et un autre pour la campagne d'Irlande.

PÊCHE D'ÉCOSSE

Equipage : un patron
du 18 hommes
B. 2255 3 mousses.
Durée probable du voyage : Un à deux mois.

Eau	35 barils de 100 litres		
Bière	14	»	»
Pommes de terre	10	»	»
Biscuits.	16	»	»
Viande en boîtes.	100 boîtes de 1 kilog.		
Beurre	20 kilogrammes		
Graisse	20	»	
Haricots	25 litres		
Café	10 kilogrammes		
Thé	3	»	
Chicorée	3	»	
Eau-de-vie à 42°.	200 litres.		

(Ils ne devront consommer qu'une moyenne de 15 centilitres par homme et par jour.)

PÊCHE D'IRLANDE

Même équipage (B. 2172)
Durée probable du voyage : un mois à six semaines
Durée maxima : trois mois.

Eau.	25 tonnes de 100 litres		
Bière	18	»	»
Pommes de terre	12	»	»
Biscuits	18	»	»

Viande conservée	150 boites de 1 kilogr.
Beurre	50 boites de 0,800 gr.
Graisse	25 kilogrammes
Harients	25 litres
Café.	10 kilogrammes.
Thé	3 »
Chicorée	6 »
Oignons	16 »
Eau-de-vie à 42°	250 litres.

(Même observation que ci-dessus : 15 centilitres par homme et par jour).

Quant à la quantité de nourriture donnée aux bateaux pendant la *saison*, il est très difficile de l'évaluer exactement, chaque patron demandant des provisions différentes. On peut admettre, cependant, que chaque bateau embarque 5 à 6 kilogrammes de viande, des légumes pour la soupe et 15 à 20 kigrammes de pain.

De plus les matelots embarquent, à leurs frais, un supplément de nourriture : c'est leur *avitaillement*, qui consiste en fromage, œufs, beurre, figues, oignons, chocolat, etc.

La question de l'alcool est très importante : la décision administrative du 31 décembre 1901 fixait à 20 centilitres par homme et par jour la quantité d'alcool à 48° que les bateaux faisant la pêche avec salaison à bord pouvaient embarquer en franchise. Cette décision a été rapportée le 13 janvier 1908 par un décret qui en étend le bénéfice à d'autres pêches, sous certaines conditions (les armateurs de Boulogne n'en ont pas encore demandé l'application), et qui ramène à 15 centilitres et à 42° la quantité et le titre de l'alcool accordé

en franchise. Pendant la *harenguaison*, l'armateur ne fournissant pas d'eau-de-vie, les hommes en embarquent à leurs frais. De plus, les mareyeurs et les saleurs qui achètent des harengs paient, pour faire activer la livraison, un ou plusieurs litres d'eau-de-vie à l'équipage.

Cette quantité de 20 centilitres d'alcool par homme et par jour avait semblé exagérée. Mais il faut considérer que nos matelots, à la différence de certains pêcheurs d'Islande, ne laissent pas s'accumuler les rations pour s'enivrer à fond un jour sur quatre ou cinq : on ne s'enivre pas à bord des bateaux boulonnais.

S'il est vrai que l'alcool n'est pas un aliment, il faut reconnaître qu'il est un excitant presque indispensable pour nos matelots quand l'abondance du poisson ou des avaries dans les filets exigent un travail pénible, parfois pendant douze ou quinze heures, sur le pont balayé par les coups de mer. Cet alcool, d'ailleurs, n'est jamais distribué à l'état pur. Le patron, qui règle le nombre des distributions, forçant au besoin les rations, s'il faut donner un coup de collier, a soin de faire tenir constamment à sa disposition, une énorme bouilloire remplie de thé ou de café. Et c'est à l'état de boisson chaude, de « bistouille », que l'alcool est absorbé, et cela diminue notablement sa nocivité.

Les marins pêcheurs qui font la pêche avec salaison à bord (et, depuis la nouvelle circulaire, ceux qui pêchent au chalut, sous certaines conditions), sont exemptés des droits sur le tabac jusqu'à concurrence de 50 grammes par homme et par journée effective de présence à la mer. Nos matelots fument

alors des tabacs hollandais ou belges. Ces tabacs leur sont livrés par des approvisionneurs de navires qui doivent les entreposer à la douane jusqu'au jour de leur livraison au bateau. Au retour de ces campagnes, les patachiers visitent les harenguiers afin de s'assurer que les matelots ne conservent pas de tabac pour la pêche côtière.

C'est l'armateur qui achète le tabac, chaque homme lui déclarant au préalable la quantité dont il a besoin. Mais ce tabac lui est remboursé par des retenues sur les *quinzaines*. Généralement, quand un bateau est parti pour un mois ou six semaines, on fait plusieurs retenues partielles au matelot, pour ne pas grever trop lourdement le budget de la famille.

Ce tabac est payé 2 fr. 50 le kilogramme. Et si nous avions à comparer la situation d'un matelot à celle d'un ouvrier d'industrie ou d'un ouvrier agricole également fumeur, nous relèverions; de ce fait, une différence de 30 à 35 centimes par jour en faveur du matelot. Ainsi, quand le pêcheur boulonnais n'a pu faire une provision de tabac de Moravie pendant les premiers voyages, il doit, dès que le bateau se livre à la pêche côtière, acheter du tabac de zône qui est vendu à Boulogne 9 francs le kilogramme. La différence est sensible ; elle l'est d'autant plus que le tabac n'est plus alors fourni par l'armateur à charge de retenue, mais que la femme doit l'acheter avec l'argent qu'elle a en poche le jour où elle conduit son mari à la mer. Et la charge lui paraît d'autant plus lourde. Il en est de même, d'ailleurs, de l'eau-de-vie, qu'ils achetent à la même époque, de leurs propres deniers.

e) *Les salaires*

1° *Le patron*. — Le patron est un simple matelot, que l'armateur a jugé plus intelligent et plus hardi que les autres — mais qui n'a passé aucun examen, qui n'a fait aucune étude spéciale. Il sait, comme le savent également presque tous ses hommes, lire sa carte et tracer sa route. Il sait — comme le savent tous les Boulonnais, à quelle époque il trouvera le hareng à un endroit donné. Et s'il a — plus que les autres — de l'initiative et du jugement, il a surtout de la *chance*. Et cette chance joue un grand rôle dans le métier de pêcheur. Ainsi, quand toutes les tessures, dans *nos mers*, sont tendues à de faibles distances l'une de l'autre, il arrive qu'un bateau est rempli de harengs quand ses voisins de tribord et de bâbord n'ont que de faibles pêches ; et lesdits patrons ont la même expérience et les mêmes connaissances que celui qui réussit, mais ils n'ont pas sa *chance*, cette chance que l'armateur achète très cher, puisque les gains du patron sont hors de toute proportion avec ceux de l'équipage.

Le patron d'un harenguier à voiles touche un salaire fixe de 100 francs par mois, plus 4 0/0 sur le produit brut de la pêche. Dans certaines maisons, ils n'ont pas de mensualité, mais ils reçoivent alors 5 0/0 sur le produit — qui varie de 80000 à 120000 suivant les années, et dans une même année suivant la chance du patron. Si le bateau rapporte plus de 100000 francs de poisson, le patron touche une prime supplé-

mentaire de 1 000 francs — et sa commission est doublée pour tout ce qui dépasse ce chiffre.

Si bien que le patron du B. 2803 qui a rapporté cette année 122 000 francs de harengs et de maquereaux a touché.

100 000 fr. à 3 %	3 000 fr.
Prime aux 100 000 fr.	1 000
22 000 fr. à 10 %	2 200
Soit au total :	8 200 fr.

C'est là une jolie situation pour un homme qui n'a fait aucune étude ni aucun apprentissage — et qui ne risque aucun capital dans l'affaire.

b) *Le second*

Le second est généralement un homme jeune et intelligent, un futur *maître* — ou bien encore, c'est un ancien patron qui n'a pas réussi. Il gagne 120 francs par mois et 1 0/00 sur le produit brut. Il faut remarquer que beaucoup de bateaux n'en ont point.

c) *Le mécanicien*

La machine qui actionne le treuil des voiliers est très simple. Elle est conduite par un matelot qui a, parfois, appris au service militaire le métier de chauffeur, mais qui, le plus souvent, n'a que l'expérience qu'il a pu acquérir en aidant le mécanicien d'un bateau semblable.

Le mécanicien gagne 110 francs par mois. Certains armateurs ne lui versent que 90 francs, soit, net, 85.80, déduction faite des retenues pour la Caisse des Invalides, la Caisse de Prévoyance et la Caisse de Secours. Le reliquat lui est payé d'un bloc, à la fin du rôle, s'il s'est bien conduit et si sa machine n'a pas eu, par sa faute, d'avaries graves. Il touche également une gratification de 1 0/00 sur le produit brut.

d) Le matelot

Le matelot gagne, net, par mois 85 fr. 80. Cette somme se décompose ainsi :

Salaire : fr. 69.80 plus 16 francs à titre d'indemnité de nourriture à terre. Le gain total équivaut à celui qu'il toucherait si d'une mensualité de 90 francs on déduisait les cotisations des Invalides, de la Caisse de Prévoyance et de la Caisse de Secours. Mais ce système a l'avantage de diminuer le taux des primes à payer, ces primes étant calculées sur le salaire et non sur l'indemnité de nourriture.

Il faut ajouter à cette mensualité la gratification de 1 0/00 qui lui est payée à la fin du rôle seulement, pour éviter qu'il ne quitte le bateau dans le courant de l'année (car, dans ce cas, il perd tout droit à la gratification). On ne peut voir là une participation aux bénéfices, puisque cette commission lui est due en tout état de cause, même si le bateau fait une mauvaise année et ne couvre pas ses frais d'armement. C'est bien plutôt une sorte de salaire à la tâche, aux pièces, très minime, qui vient s'ajouter au salaire mensuel.

Il faut mentionner également les *gainées*, gratifications supplémentaires, de deux ou trois francs par homme, qui leur sont accordées les jours où le bateau a fait une *marée* fructueuse. (En patois boulonnais, on comprend sous le nom générique de *gainées* tous les bénéfices supplémentaires perçus à chaque marée. Ainsi, la gratification de 1 0/00, à bord des chalutiers à vapeur, est payée à chaque marée : c'est une gainée. Si ces mêmes chalutiers arment au hareng pendant une partie de l'année, ladite prime est alors payable à la fin du rôle : ce n'est plus une gainée. C'en est une, au contraire, que le produit de la vente des merlans que les harenguiers pêchent dans nos mers.)

Le salaire annuel du matelot, à bord d'un voilier, se décompose donc comme il suit :

Mois : 85,80	1 029,60
Gratification 1 0/00 (en moyenne 100 000).	100
Gainées (dons de l'armateur) environ. .	40
Gainées (merlans, etc...)	40 (?)
Soit au total	1 209,60

e) *Les mousses*

Le mousse dont le travail à bord, pour être considérable, n'est pas excessif, si l'on en juge par sa mine florissante qui fait un contraste violent avec celle des mousses hâves et déguenillés qu'on voit souvent sur le pont des caboteurs, gagne à 13 ans : 50 francs par mois, plus 0,50 0/00 sur la pêche. Il

gagne ensuite 60 francs, puis 70. Enfin, à 18 ans, il gagne sa *part*, c'est-à-dire autant qu'un homme. (Ce mot *part*, pour désigner le gain maximum est resté de l'ancien armement et s'applique aujourd'hui aux mensualités.)

f) Les harenguiers armés à la part

Parmi les 80 voiliers harenguiers de Boulogne, 8 sont encore armés à la part. Ces voiliers appartiennent tous à des patrons de pêche du Portel (1). Leur nombre diminue chaque année. Les bénéfices que les matelots s'y partagent sont très aléatoires, et les jeunes gens du Portel préfèrent s'embaucher au mois à bord des voiliers boulonnais. Les *compagnons* qui naviguent à bord de ces derniers bateaux à la part sont en majorité, des hommes d'un certain âge, qui possèdent encore leur « *applain* », c'est-à-dire une certaine quantité de filets et de cordages, et qui ne veulent pas laisser ce capital improductif.

De ces huit bateaux, 6 jaugent de 35 à 50 tonneaux. Ils pêchent le maquereau, de mars à septembre, au large de Plymouth et n'arment pour la pêche du hareng que dans les premiers jours d'octobre, quand le hareng se prend à l'ouest

(1) Le Portel est un gros bourg de pêcheurs à 3 kilomètres de Boulogne. Comme il ne possède pas de port, mais une simple plage, les bateaux appartenant à des Portelois rentrent au port de Boulogne, dont ils portent d'ailleurs, la lettre distinctive, B, puisqu'ils font partie de ce même quartier maritime.

de l'Angleterre. Les autres font les mêmes pêches que les Boulonnais.

Chaque homme doit fournir sa part des filets et des cordages nécessaires aux différentes pêches.

Soit, pour la pêche au maquereau :

3 aussières (à 180 fr.)	540
10 manets (filets) à 18 fr.	180
10 barsoins	32
3 bandingues	14
3 barils à poche	7,50
Total	773,50

et pour la pêche du hareng :

Une aussière et demie (Cf. supra)	
10 roïts à 32 fr.	320
10 barsoins (supra)	
10 bandingues	35
10 barils à 2 fr. 50 (3 sont plus haut) . .	17,50
Total	372,50
Soit un capital de	1 146 fr.
Si nous y ajoutons :	
10 roïts de rechange	320
3 manets de rechange	54
	1 520 fr.

Nous obtenons : 1 520 francs comme première mise de fonds nécessaire pour pouvoir naviguer à bord d'un bateau à la part. Ce matériel est suffisant pour naviguer pendant trois ou quatre années. Mais pour ne pas avoir à faire une si

lourde dépense tous les trois ans, le matelot entretient soigneusement son *applaïn* et en renouvelle une partie à chaque campagne. De telle sorte que si nous laissons de côté l'amortissement du capital initial que le *compagnon* ne compte pas parce que, souvent, ce capital lui a été constitué en dot et qu'il n'a pas eu à le débourser, il doit dépenser, chaque année, au minimum, le quart de ce capital en achats de filets et cordages neufs. Si l'on y ajoute les dépenses que nécessitent le tannage et le coaltarage des engins, on arrive à un chiffre de 100 francs environ pour l'entretien du matériel.

La part que touche le matelot portelois dans le produit de la pêche se décompose comme il suit : travail, une demi-part, matériel, une demi-part. Certains *compagnons* apportent plus de filets et touchent ainsi 3/4 de part ou une part entière pour leur applain. Ils ont donc droit, au total, à 5/4 ou 6/4 de part. Le patron apporte généralement plusieurs applains, ainsi que le second. Le patron fournit parfois jusqu'à 10 applains supplémentaires quand son équipage est pauvre.

Avant de répartir le produit de la pêche, on prélève les dépenses du *commun*, à savoir : les barils, les caisses, la glace et le sel nécessaires pour la conservation du poisson, les droits de halle (1 0/0), la retenue de l'écoreur (5 0/0) et enfin la nourriture. Celle-ci étant payée par tous, il est certain que l'équipage s'en contente, serait-elle bien inférieure à celle qu'on donne aux matelots sur les harenguiers armés « au mois ».

Déduction faite des susdites fournitures (sur lesquelles le patron touche une remise de 5 à 10 0/0 et même davantage,

puisque l'écoreur lui rend 1 fr. 50 sur les 5 0/0 qu'il prélève, on fait ainsi le partage :

Pour le bateau	4 parts 1/2
Pour la machine du cabestan . . .	1 part
Pour le canot.	1 »
Commandement.	2 »
Pour chaque homme	1/2 part
Pour chaque applain	1/2 »

La part pleine, homme et applain, a rapporté cette année à bord d'un des bateaux du Portel, le 2792 : 2250 francs. La moyenne des bateaux oscilla dans cette année exceptionnelle, entre 1500 et 1800 francs. Mais il ne faut pas se baser sur ces résultats : la moyenne des années précédentes fut de 600 à 650 francs pour la campagne des maquereaux et de 600 à 800 francs pour les harengs, soit un total de 1200 à 1500 francs. Encore descendit-elle souvent au-dessous de ces limites.

Or, si, de cette somme, nous déduisons les frais d'achat et de renouvellement du matériel, il ne nous restera dans les bonnes années — qu'un billet de mille à douze cents francs.

Encore ne déduisons-nous point la main-d'œuvre nécessaire à l'entretien de ces filets — main-d'œuvre, qui, bien qu'elle soit fournie par la femme, n'en représente pas moins une valeur. Et le temps qu'elle y consacre pourrait être employé à des travaux rémunérés.

CHAPITRE III

—

LES HARENGUIERS A VAPEUR

La pêche du hareng à bord des voiliers exige parfois un travail très pénible. Autrefois, il fallait haler la tessure à bras d'hommes, et la génération actuelle, qui fut toujours aidée dans son effort par le cabestan à vapeur, ne se rend pas compte des fatigues des anciens. Mais, ce cabestan à vapeur, s'il rend des services, laisse encore une trop grande part à l'effort musculaire, surtout quand il fait mauvais temps et qu'il faut faire avancer le bateau sur ses filets par un violent vent debout. Aussi a-t-on songé depuis longtemps à pousser le bateau au devant de sa tessure, par le moyen d'une hélice.

En 1872, M. Joseph Huret dont on retrouve le nom chaque fois que l'on a à constater un progrès dans l'industrie de la pêche maritime, avait tenté un premier essai avec un bateau à voiles muni d'un moteur auxiliaire, le *Stuart*. Ce bateau, qui était destiné uniquement à la pêche du hareng, était muni d'une hélice amovible, qu'une petite machine à vapeur faisait tourner. Pendant la route, si le temps était favorable, et pendant la mise à l'eau des filets (qui se fait vers l'arrière), l'hélice restait à bord. Mais dès que l'heure était venue de

vent avant, on immergeait l'hélice et on mettait la machine en marche. Le bateau, qui pouvait donner ainsi une vitesse de 4 nœuds, au maximum, avançait sur ses filets et le travail devenait bien moins dur. Malheureusement, la machine, trop faible, ne donna pas les résultats qu'on en attendait.

En 1879, M. Courbois arma l'*Eurrin*, encore un bateau mixte, qui n'eut pas plus de succès.

Enfin, en 1894, M. L. Bouclet fit construire la *Ville de Boulogne*, grand vapeur de 200 tonneaux, le premier qui put faire alternativement la pêche au chalut et la pêche aux filets dérivants. Les essais furent contrariés par un inconvénient grave : en mettant les filets à l'eau vers l'arrière, ceux-ci se prenaient dans l'hélice et immobilisaient complètement le bateau. On eut alors recours à un expédient : on essaya de tendre par l'avant, l'hélice battant arrière. Pour diriger le bateau, on installa un gouvernail à l'avant : cet essai fut heureux et, dès ce jour, les bateaux de pêche à vapeur se développèrent avec une rapidité étonnante. Et il semble que ce résultat ne fut atteint que le jour où on abandonna la conception chimérique du bateau-mixte — qui n'a pas la vitesse gratuite d'un voilier, ni la puissance d'un vapeur, — pour accepter enfin l'idée du vapeur puissant, qui puisse faire sa besogne par tous les temps et en toute saison, qui puisse pêcher au chalut pendant que les voiliers sont désarmés au port. Et la pêche au chalut se développa en même temps, si bien qu'il y a aujourd'hui à Boulogne 75 grands vapeurs de pêche. Les derniers sont des navires de 300 tonneaux que poussent des machines de 700 chevaux. De ces 75 vapeurs, 35 se livrent,

d'août à décembre, à la pêche du hareng aux filets dérivants.

Il existe également deux bateaux mixtes, qui possèdent un moteur auxiliaire à pétrole. Ils font les mêmes pêches que les voiliers.

a) La pêche du hareng à bord des vapeurs.

A la différence des voiliers qui partent dans les derniers jours de juin pour les mers d'Ecosse, les vapeurs n'arment guère avant les premiers jours d'août.

Leur gréement est le même, comme filets et cordages, que celui des voiliers, avec cette légère modification, cependant, que leurs aussières sont plus légères, puisque le bateau va, de lui-même, au devant de ses filets et que l'effort de traction est moins violent. D'autre part, les vapeurs mettent leurs filets à la mer par l'avant — et non par l'arrière comme les voiliers — pour éviter qu'ils ne s'accrochent dans l'hélice. Si l'on fait abstraction de ces dissemblances, le travail est le même. Ce sont toujours les mêmes hommes qui attachent à l'aussière les barsoins et les bandingues. Mais ils doivent se hâter davantage, car le vapeur doit, pour pouvoir gouverner, être animé d'une certaine vitesse et alors les filets et les cordages passent très vite sur le pont, et il faut profiter de ce court moment pour fixer les barils à poche et les filets.

Les moyens employés pour la conservation du hareng sont les mêmes. On peut, toutefois, remarquer que les vapeurs, dans les premières campagnes, emportent beaucoup moins de

barils que les voiliers. La pêche salée n'est point leur fait. En effet, le temps qu'ils passeraient à préparer le poisson serait du temps perdu et il est inutile d'employer des vapeurs pour ce genre de pêche, que les voiliers font aussi bien qu'eux, avec autant de profits, et beaucoup moins de frais. Le vapeur doit aller vite, contre vents et marées. C'est là son but, et sa seule raison d'exister. Aussi, pour profiter de cette vitesse, doit-il plutôt faire la pêche fraîche et multiplier les *voyages*. Il conserve donc tous ses harengs, sauf parfois le produit des premières pêches, dans des caisses qui contiennent environ 200 poissons et une certaine quantité de glace. Il rentre au port quand il a un chargement de 1000 caisses — parfois moins, lorsqu'il croit être seul à vendre ses harengs et avoir ainsi des chances de les vendre très cher.

Pendant la *harenguaison*, le vapeur n'a pas de grands avantages sur les voiliers, les lieux de pêche étant trop rapprochés pour que sa vitesse lui soit utile. Toutefois, les jours de calme plat (et ils ne sont pas rares au mois de novembre), le voilier est presque immobilisé et doit tendre là où il se trouve, alors que le vapeur peut choisir sa place d'après les *apparences*.

Au 1er janvier, les vapeurs harenguiers désarment. On débarque les filets — on installe, dans les cales, des casiers pour recevoir le poisson frais et la glace — et dans les premiers jours de l'année, ils commencent à pêcher au chalut. Ils pratiquent cette pêche jusqu'à la fin du Carême, après lequel ils vont pêcher la morue en Islande.

Ces vapeurs qui font, en août, des *voyages* de 15 à 20

jours, en arrivent, pendant la *saison*, à rentrer tous les jours à Boulogne. Quand ils font la pêche au chalut, ils rentrent chaque semaine ou tous les 15 jours, suivant qu'ils pêchent dans la Manche ou sur les côtes d'Espagne. En Islande, ils restent deux mois, parfois plus. Mais, ces pêches étant communes aux chalutiers et aux harenguiers, nous les étudierons plus spécialement dans le chapitre consacré aux chalutiers.

Vers le milieu d'avril, quelques vapeurs vont pêcher le maquereau en Irlande avec les voiliers. Comme ceux-ci ils pêchent aux filets dérivants ; et nous rencontrons les mêmes différences que nous avons constatées pour la pêche du hareng. Ici encore, le vapeur ne perd pas de temps à saler le poisson. Il conserve tout dans des caisses, avec de la glace, et fait des campagnes plus courtes et plus nombreuses. Mais très peu de vapeurs font cette pêche, qui n'est pas beaucoup plus fructueuse pour eux que pour les voiliers,

En résumé, pour la pêche du hareng et du maquereau, le travail du matelot est le même, qu'il navigue sur un voilier ou sur un vapeur. Si le vapeur rentre plus fréquemment au port, il y reste, par contre beaucoup moins de temps — et ainsi les temps de repos se compensent. A bord du vapeur, c'est aussi le repos pendant les longes routes, sauf pour les hommes de quart — et tout l'équipage prend le quart à tour de rôle. Les conditions de logement sont les mêmes, sauf que le poste est plus spacieux à bord des vapeurs. Le second, les hommes et les mousses couchent dans le poste d'avant, où chacun a son *cadre*. Le personnel de la machine est logé à l'arrière : le chef mécanicien a sa chambre particulière. Ainsi,

ce personnel est nettement séparé de l'équipage du pont, et c'est préférable, car il y a trop souvent entre eux de l'antipathie. Le patron a sa chambre sur le pont, sous la passerelle.

La nourriture est également fournie par l'armateur. Toutefois, il faut noter une différence en faveur des vapeurs : les *voyages* étant plus nombreux et plus courts, les vivres sont renouvelés plus souvent et l'équipage est plus rarement réduit à manger du biscuit, sauf dans les premiers voyages d'Ecosse, qui durent 15 à 20 jours, la provision de pain est suffisante.

Les matelots des harenguiers à vapeur jouissent enfin d'un autre avantage appréciable : Nous avons vu que, lorsque le hareng est *dans nos mers*, les matelots des voiliers pêchent les merlans à la ligne, pendant que le bateau dérive sur ses filets. Ils augmentent ainsi leurs *gainée*. Mais ils ne peuvent le faire qu'à cette époque, parce que les voyages dans la mer du Nord durent trop longtemps. Les matelots des vapeurs, eux, se livrent à cette pêche supplémentaire dès le début de la pêche du hareng. Ils achètent des caisses et y conservent les merlans avec de la glace. Comme ils pêchent à tour de rôle, ils partagent le produit de la pêche commune. Ils peuvent ainsi gagner 100 à 200 francs — parfois plus — (par campagne de 6 mois).

Ces mêmes matelots, pendant la pêche du poisson frais au chalut se partagent également le produit intégral de la vente des coquilles Saint-Jacques, Crabes et Homards.

Enfin, si le vapeur va pêcher la morue en Islande, chaque homme reçoit, de l'Etat, une prime de 50 francs.

Tels sont les avantages que présente, pour le matelot, la navigation à bord d'un barenguier à vapeur.

b) Salaires.

Patron. — Le patron du vapeur est, comme celui du voilier, un simple matelot dépourvu de diplômes. On lui a fait passer, pour la forme, un examen pour la conduite des bateaux à vapeur :

« Pour être admis à commander au bornage ou à la petite pêche un bateau à vapeur, les marins doivent avoir justifié, en outre des conditions d'âge et de navigation réglementaires, de notions pratiques sur le fonctionnement et sur la conduite des bateaux à vapeur, soit devant la commission instituée par l'article 21, soit devant un officier de marine, un officier mécanicien de la flotte, ou un ingénieur de la marine désigné par le préfet maritime, le commandant, ou le chef du service de la marine (article 26 du décret du 29 décembre 1901).

Mais cet examen est si simple et tellement dénué de difficultés, qu'aucun matelot, fut-il dépourvu d'instruction, n'est incapable de le passer. Donc le patron, ici encore, est un matelot plus hardi, plus intelligent, mais qui n'est pas souvent plus instruit.

Il reçoit un traitement fixe de 120 francs par mois, plus une commission de 3 ou 4 0/0 sur le produit brut de la pêche

— et des primes supplémentaires s'il dépasse un certain chiffre — c'est une situation enviable que celle qui rapporte ainsi de 8000 à 12000 francs par an à un homme qui ne risque aucun capital.

Le Second. — Le second gagne, lui aussi, 120 francs par mois, soit . . .	1 440 francs
Plus une gratification de 2 0/00 sur la pêche au chalut.	200 »
Et 0,50 0/0 sur la pêche du hareng (sur 120 000 francs).	600 »
Soit un gain annuel de. . .	2 240 francs
Les Mécaniciens. — Le *mécanicien-chef*, bréveté de 1re classe, a un traitement de 300 francs par mois, soit	3 600 francs
Et une gratification de 2 0/00 sur le produit	440 »
Total.	4 040 francs
Le *second* mécanicien gagne 180 francs par mois, 200 francs s'il est breveté de seconde classe.	2 400 francs
Et reçoit une gratification de 2 0/00 . .	440 »
Total	2 840 »

Ce sont là encore de belles situations, dont, malheureusement, nos matelots boulonnais ne profitent guère. Très peu d'entre eux passent les examens nécessaires pour obtenir ces brevets.

Les chauffeurs. — Les chauffeurs sont au nombre de deux. Ce sont parfois des Boulonnais, plus souvent des Bre-

tons, ou encore des Equihennois (1), qui ont été employés comme chauffeurs pendant leur service dans la marine de l'Etat. Nos matelots boulonnais — est-ce par une sorte d'amour propre mal placé, ou par indolence ? — reculent devant l'apprentissage indispensable et laissent prendre par des étrangers ces places plus rénumératrices.

Les chauffeurs gagnent 130 francs par mois, ou, plus exactement, l'armateur se charge de payer leur cotisation à la Caisse des Invalides de la marine, à la Caisse de prévoyance et, le cas échéant, à la Société de secours mutuels, et leur donne ensuite un salaire de 118 fr. 50, plus une indemnité de nourriture à terre de 16 francs.

Soit par an.	1 641 fr. 60
Gratification : 1 0/00 (environ)	220
Prime éventuelle pour la pêche d'Islande.	50
Ainsi, le chauffeur, nourri à bord, touche annuellement.	1 911 fr. 60

Soutiers. — Les soutiers, s'ils sont boulonnais, n'appartiennent point, en général, à des familles de matelots. Leur rôle consiste à aider les chauffeurs en leur apportant le charbon, c'est un travail très pénible.

Leur salaire net s'élève à 89 fr. 70 par mois, plus l'indemnité de nourriture de 16 francs, soit au total 105 fr. 70.

(1) Equihen est un village de pêcheurs, à 6 kilomètres de Boulogne. La population en est très pauvre. Les hommes naviguent à bord de petits bateaux à la part. Aujourd'hui, beaucoup d'entre eux viennent s'enrôler dans les grands bateaux boulonnais.

Ou par an	1 268 fr. 40
Gratification : 1 0/00 (environ)	220
Prime éventuelle	50
Ce qui porte son salaire annuel à .	1 538 fr. 40

Matelots. — Les matelots, à bord des harenguiers, sont au nombre de 17. Ils touchent un salaire fixe de 80 francs par mois plus l'indemnité de 16 francs.

Soit par mois : 96 francs, et par an . .	1 152 francs
Pendant la pêche au chalut ils touchent à chaque marée : 1 0/00 (environ) . .	100 »
Pour la pêche au hareng, ils touchent à la fin du rôle : 0,50 0/00 (environ).	60 »
Gainée), produit de la pêche aux merlans. Minimum	100 »
Prime éventuelle.	50 »
Ils gagnent donc par an.	1 462 francs

Si l'on considère que la *gaînée* provenant de la pêche des merlans est comptée au minimum, que les matelots se partagent, au chalut, le produit de la vente des palourdes (coquilles Saint-Jacques), des homards et des crabes, qu'au retour d'Islande ils vendent des poissons secs, de l'huile et d'autres déchets, on peut évaluer à 1 600 francs le montant total des gains du matelot de vapeur. Encore ne compte-t-on point le poisson qu'il peut rapporter, à chaque *marée*, pour la nourriture de la famille. Sa condition est donc bien meilleure que celle du matelot de voilier, qui ne gagne, comme nous l'avons vu, que 1200 francs. D'autre part, ce dernier est obligé de

vivre à la charge du ménage pendant deux mois par an, alors que le vapeur navigue toute l'année, sauf pendant le temps nécessaire au chargement du matériel, quand il cesse la pêche du hareng pour faire la pêche au chalut, et réciproquement, c'est-à-dire quelques jours à peine.

Mousses. — Les mousses, à 13 ou 14 ans, gagnent 60 francs par mois pour arriver graduellement à leur *part*, à l'âge de 18 ans.

Soit, par an, un salaire minimum de . .	720	francs
Gratifications : au chalut, 0,50 0/00 (environ)	50	»
» au hareng, 0,25 0/00 »	30	»
Leur salaire est donc, dès le début, de.	800	francs

Toutes proportions gardées, il semble que les mousses gagnent plus que les hommes.

CHAPITRE IV

—

Les chalutiers à vapeur

C'est à bord des grands vapeurs qui se livrent uniquement à la pêche au chalut que nous allons suivre maintenant le matelot boulonnais.

Le chalut est un vaste filet, en forme de poche, que le bateau traîne sur le fond. Autrefois, on n'employait que des chaluts *à bâton* : deux patins de fer, quadrangulaires, d'un mètre de hauteur, et qu'un bâton de 13 à 14 mètres de longueur maintenait écartés, assurait l'ouverture de la poche qui mesurait 20 à 22 mètres de profondeur. Ce chalut reste toujours ouvert, même si le bateau n'avance pas ; et c'est le seul qui puisse être utilisé par les chalutiers à voiles auxquels le vent imprime des vitesses très variables. Mais il est lourd, encombrant, et la nécessité de le monter sur ce bâton empêchait de donner au chalut un plus grand développement. Aussi le chalut à planches, l'otter trawl, fut-il vite adopté et c'est celui qu'emploient aujourd'hui exclusivement les vapeurs : deux grands panneaux de bois placés de part et d'autre de l'ouverture du chalut maintiennent l'écartement, en hauteur, des deux lèvres de la poche. Ces panneaux

sont munis, sur leur face interne, d'anneaux en fer forgé sur lesquels sont fixés des cables d'acier qui les tirent ainsi un peu obliquement. De telle sorte que les deux panneaux, ou *planches*, tendent à s'écarter d'autant plus que la vitesse du bateau est plus grande. Ainsi le chalut qui mesure une quarantaine de mètres de profondeur, présente une ouverture béante de 35 mètres sur 1,50 qui engloutit tout ce qui se trouve sur son passage. Les poissons qu'on prend avec ce chalut sont, naturellement, ceux qui se tiennent au fond de l'eau : soles, turbots, raies, merlus, limandes, vives, dorades bref, à peu près tous les poissons, même le maquereau, que nous avons vu prendre la nuit, à fleur d'eau, par les harenguiers, et qui, dans le jour, regagne le fond où le chalut va le cueillir.

L'invention de l'otter trawl a contribué pour une large part au développement de la pêche à vapeur, car elle a permis d'aller pêcher sur des fonds où on ne pouvait traîner l'antique chalut à bâton. Aujourd'hui, les chalutiers à vapeur de Boulogne travaillent au Nord-Est jusque sur les côtes de Norvège. A l'ouest, ils vont jusqu'en Irlande. Au sud, ils vont couramment pêcher les merlus et les dorades sur les côtes d'Espagne et de Portugal. Ils poussent même plus loin et vont, depuis plusieurs années déjà, sur les côtes du Maroc, au banc d'Erquin.

Quand ils travaillent en Manche, de Cherbourg au cap Lizard, leur voyage dure généralement une semaine. Lorsqu'ils vont plus au sud, à Belle-Ile, où même en Manche lorsque la pêche n'est pas fructueuse, ils restent 10 ou 12 jours

à la mer. Les voyages en Espagne durent de 12 à 14 jours, car il faut compter environ 70 heures de mer pour s'y rendre. Enfin, les voyages au Maroc sont de trois semaines, dont deux pour la route.

a) *La pêche au chalut*

Ici encore, comme à bord des harenguiers, le travail est irrégulier, surtout dans les grands bateaux qui font les pêches lointaines — car, en route libre, c'est le repos absolu. A bord des vapeurs de 150 à 200 tonneaux qui ne s'éloignent plus guère de la Manche, la durée de ce repos est restreinte car alors en 18 ou 20 heures le vapeur est sur les fonds, et la pêche commence immédiatement et sans répit. Quand le chalut a traîné sur le fond pendant 3 heures, on le *vire*, on le hale à bord au moyen du treuil à vapeur sur lequel s'enroulent les câbles. (Ces câbles étant beaucoup plus fins et moins longs que les aussières des harenguiers, ne sont pas descendus dans la soute : ils restent toujours sur les bobines du treuil.) Quand on a embarqué les *planches* et l'avant du chalut, on accroche un palan au fond du chalut et on le hisse. Tout le poisson tombe ainsi sur le pont. Si le chalut est en bon état, on le remet aussitôt à la mer, s'il est endommagé, on met à la mer l'autre chalut qui est toujours préparé (un chalutier a toujours deux chaluts complètement montés ; l'un est allongé sous le plat-bord, le long des parois à tribord, l'autre à babord), et pendant le trait, on répare celui qui est déchiré : si la

brêche est petite, on se contente d'en rapprocher les lèvres, si elle est grande, on coud une bande de filet (un morceau *d'alèze*) dont les soutes du chalutier contiennent une réserve.

Dès que le chalut est remis à la mer, une équipe lave le poisson et le descend dans la cale. Là pour éviter que le poisson des premières pêches ne soit écrasé par le poids des pêches suivantes, on les place dans des casiers superposés qui sont aménagés sur les côtés de la cale et on les couvre de glace. C'est là la seule préparation que subisse le poisson. Tout au plus enlève-t-on les entrailles des poissons fins, turbots, soles, etc. et encore ne le fait-on que dans les premières journées de pêche — cette besogne est vite terminée et les hommes peuvent aller dormir — mais comme les *traits* ne durent que trois heures, ils ne goûtent pas longtemps la douceur du sommeil : on les appelle bientôt pour recevoir les poissons du deuxième *trait*. Quand le poisson est abondant, on travaille sans relâche — mais lorsque la pêche n'est pas fructueuse, on fait route et l'on va à la recherche du poisson : c'est un temps de repos pour l'équipage qui ne dort, les jours de pêche, que quelques instants entre chaque *trait*. En compensation, quand les chalutiers vont au Maroc, il y a deux semaines de repos, pendant la route. Quant à la semaine que les bateaux passent sur les lieux de pêche, elle est toute de travail, assidu et pénible, entre-coupée de repos très-courts. Comme à bord des harenguiers, les hommes jouent et dorment pendant la route. Les chalutiers à vapeur rentrent généralement au port à la fin de la nuit. Le poisson est vendu le jour même : à 7 heures du matin, on commence à débarquer le

poisson et c'est l'équipage qui est chargé de cette besogne supplémentaire.

Quelques hommes, restés dans la cale, placent en vrac, dans de grands paniers, le poisson et la glace à demi fondue, un matelot met en marche le treuil à vapeur, une autre tourne une ou deux fois un cordage autour de la poupée du treuil. Il lui suffira, quand on lui aura commandé de hisser les paniers, de tirer un peu ce cordage pour en assurer l'adhérence sur la *poupée* du treuil.

Cet homme fait ainsi monter, sans fatigue, toute la pêche du bateau. Quand le panier plein de poissons et de glace, arrive sur le pont, deux hommes s'en emparent et le plongent à plusieurs reprises, dans une cuve dont un tuyau alimenté par la pompe de la machine renouvelle l'eau constamment. Le panier est hissé à hauteur du quai, deux matelots l'attirent à eux, le détachent et le remplacent par un panier vide qu'ils renvoient à bord. Le contenu du panier est versé à terre, sur une grande nappe de toile à voiles. Là, on en fait le triage : la glace est enlevée ; les poissons sont classés par espèce — et dans chaque espèce, par taille — dans de petites mannes plates qu'on charge sur une voiture pour les porter à la halle. Mais l'équipage ne suffirait pas à toutes ces besognes, et pour cette dernière opération du triage et du *remplissage* des mannes, l'armateur embauche, à l'heure, un personnel spécial, qui se recrute parmi les ouvriers sans travail qui se promènent sur les quais.

Ce travail de débarquement du poisson dure généralement toute la matinée. Vers neuf heures, les femmes apportent à

leurs *hommes* une marmite de café et des tartines beurrées. Quand tout le poisson a été mis à terre et que le pont a été lavé, le matelot est libre. Sa femme qui ne va pas à l'atelier ce jour-là, fait une promenade avec lui, l'après-midi. Ils n'emmènent généralement pas les enfants. Les voisins ou des parents soignent les marmots, pendant que le couple se dirige vers Terlincthun où se trouve la chapelle de « Jésus Flagellé » et aussi — on est tenté de dire, surtout — et comme par hasard, des restaurants dont la renommée pour les gibelottes est faite depuis longtemps. Le bateau repart généralement le lendemain au point du jour.

Tel est, tant à la mer qu'au port, le travail des matelots à bord des chalutiers à vapeur.

b) Nourriture

Les matelots sont nourris aux frais de l'armateur. La base de cette nourriture est encore le poisson. C'est, d'ailleurs, celle que les matelots préfèrent.

Un chalutier à vapeur emporte, comme vivres, pour une marée de 7 jours :

Café	3 kilogrammes
Sucre	5 »
Chicorée	1/2 »
Poivre.	125 grammes
Vinaigre	10 litres
Haricots secs . . .	10 »
Oignons	10 »
Oseille cuite. . . .	5 »

Pommes de terre . .	140 kilogrammes		
Pain	80	»	
Viande.	3	»	(pour un repas)
Lard salé.	5	»	
Graisse	4	»	
Beurre.	4	»	
Légumes frais . . .	La quantité nécessaire pour faire une ou deux soupes		
Bière	300 litres		
Thé	500 grammes		
Allumettes	20 boites.		

Et cela, pour un équipage de 18 hommes, y compris le personnel de la machine.

Les repas sont pris en commun, comme à bord des harenguiers. Les mécaniciens et les chauffeurs mangent à part.

Les hommes font deux repas par jour : l'un d'eux se compose d'une soupe, l'autre de poisson et de pommes de terre bouillies.

L'armateur ne fournit pas d'eau-de-vie. Autrefois, le café, le sucre, le tabac et l'eau-de-vie n'étaient exempts de droits que si le bateau se livrait à la pêche avec salaison à bord. Mais, le décret du 13 janvier 1908, qui a diminué la quantité d'eau-de-vie accordée en franchise, a étendu le bénéfice de ses dispositions à la pêche du poisson frais et a alloué aux chalutiers, par homme et par jour de mer :

25 grammes de café
70 » de sucre
25 » de tabac à fumer

25 grammes de tabac à mâcher ou de cigares
15 centilitres d'eau-de-vie à 42°.

à l'exclusion des boissons désignées sous le nom d'apéritifs ; les autres denrées et objets de ravitaillement pouvant être emportées en quantités ne dépassant pas le nécessaire.

Mais, des conditions restrictives sont apportées à ce bénéfice :

Les bateaux doivent rester à la mer *au moins 8 jours*.

Il faut déposer à la douane une déclaration spéciale d'armement indiquant les parages où le navire doit se livrer à la pêche, ainsi que la durée probable du temps qu'il passera à la mer.

Chaque patron doit tenir un manifeste de provisions indiquant les quantités embarquées et celles rapportées.

En cas de retour anticipé non justifié par l'état de la mer ou par des avaries ou autres accidents, les droits doivent être payés sur les quantités consommées.

Toutes ces restrictions et ces formalités ont empêché, jusqu'ici, les armateurs de profiter de ces avantages.

En effet, si on donne de l'eau-de-vie aux matelots des chalutiers, il faut leur en donner à tous, et toujours. Or, quand le poisson est abondant dans la Manche, les chalutiers font des *marées* de 5 à 6 jours. Dans ce cas, l'armateur serait obligé de payer les droits sur l'eau-de-vie et les matelots ne pourraient pas acheter de tabac d'exportation.

D'autre part, en admettant que les bateaux fassent des marées de 10 jours, si — par suite d'une abondance inattendue du poisson — l'un d'eux rentre au port après 5 jours

de mer, l'armateur devra payer les droits sur l'alcool qui avait été embarqué en franchise sous condition, et les matelots devront rapporter les droits sur le tabac. Et cela semblerait certainement plus lourd, aux marins, que d'acheter, comme aujourd'hui, du tabac de zône : une taxe sur du tabac déjà fumé serait particulièrement vexatoire. Aussi, les chalutiers naviguent-ils comme par le passé. Les armateurs ne se font pas détaxer pour le café, le sucre, et autres aliments, — et ils ne donnent pas d'eau-de-vie. Les matelots fument du tabac de zône et embarquent de l'eau-de-vie à leurs frais (en moyenne, un litre par marée.) De plus, ils emportent un peu de chocolat, du fromage, des figues, c'est leur *avitaillement* qui peut représenter, par marée, une dépense totale de 4 à 5 francs, y compris l'eau-de-vie.

A bord de quelques chalutiers à vapeur, très rares d'ailleurs, les hommes ne sont point nourris par l'armateur. Ils touchent une *guinée* plus élevée (2 ou 3 0/00) et doivent acheter leurs vivres eux-mêmes. Mais ce système ne semble point leur plaire et on l'abandonne de plus en plus.

c) *La pêche en Islande et à Terre-Neuve*

La pêche de la morue en Islande qui n'avait jamais été très florissante à Boulogne, était complètement abandonnée dans les dernières années du XIXe siècle. Il appartenait aux chalutiers à vapeur de la faire renaître et de lui donner un nouvel essor. Les Anglais, les Allemands et les Hollandais prati-

quaient déjà cette pêche quand les premiers chalutiers boulonnais en firent l'expérience en 1903. En 1904, 7 vapeurs boulonnais allèrent en Islande, deux d'entre eux firent deux campagnes. Ils rapportèrent un total net de 654.842 kilogs de morues (chiffres de la douane). En 1907, 37 chalutiers se livrèrent à cette pêche et la plupart firent deux *voyages*. Malheureusement, cette campagne ne fut pas heureuse, et, cette année, le port de Boulogne n'enverra que 30 à 35 vapeurs en Islande, en dépit de l'accroissement du nombre des chalutiers.

Pour aller en Islande, les chalutiers ont 6 jours de route. Ils restent de quatre à six semaines — parfois deux mois, sur les lieux de pèche. Ils emportent environ 100 tonneaux de sel, ce qui leur permet de rapporter environ 100.000 kilogs de poisson. Les engins sont les mêmes que pour la pêche du poisson frais ; c'est le même chalut à planches, avec, cependant, des mailles un peu plus grandes. Mais, alors qu'à la pêche fraîche on se contente de jeter le poisson dans des casier, il faut, ici, le préparer et le saler — et c'est un travail considérable.

L'avant du bateau est divisé, par des planches, en un certain nombre de compartiments dans lesquels le contenu du chalut est vidé, pêle-mêle — à tribord ou à babord, selon que c'est le chalut de ce côté qui a travaillé. La première opération consiste a saigner les morues et à arracher les langues qui sont mises à part et salées. C'est le nombre des langues qui sert de témoin pour l'évaluation de la quantité des morues prises. Donc, des hommes prennent ces morues, les

saignent en faisant une large incision à la base de la tête, et enlèvent la langue. Ils jettent ensuite le poisson dans les bacs du côté opposé, où un tuyau alimenté par la machine l'arrose copieusement. On laisse ainsi saigner la morue pendant une heure ou deux. Après quoi, des hommes la passent aux trancheurs, qui la fendent d'un bout à l'autre et font sauter la tête. Si la morue doit être salée en vrac, on la fend à gauche, et on lui laisse toute son arête dorsale, afin qu'elle ne se brise pas pendant les manipulations de la sécherie : c'est la *tranche paimpolaise*. Si, au contraire, la morue doit être conservée en tonnes, on emploie la méthode Dunkerquoise : on la fend à droite et on enlève la partie antérieure de l'arête afin de pouvoir tourner et arrimer le poisson dans le baril. Dès qu'elle est tranchée, la morue est lavée dans des cuves par des équipes de quatre hommes qui font disparaître les dernières traces de sang. Il ne reste plus qu'à la saler.

Pour cela, on l'étend bien à plat et on la couche par lits dans la cale, chaque lit étant séparé par une épaisseur de sel — ou bien on l'arrime dans les tonnes, on couvre d'un *prélart* les tonnes ainsi remplies et on les laisse ainsi deux jours sur le pont, après quoi on reprend ces tonnes et on arrime de nouveau les lits supérieurs, car la morue s'est tassée. Deux jours encore, et on retire la saumure qui s'est formée, on la remplace par du sel sec, et on tasse le poisson avec une presse à vis afin que la tonne se rapproche le plus possible du poids exigé par l'acheteur, soit 141 kilogs net. Ce n'est qu'après cette série d'opérations qu'on peut arrimer les tonnes dans la cale.

L'ensemble de ces travaux constitue un surcroît de besogne auquel ne suffirait pas l'équipage normal du chalutier — et cela quelles que soient les vertus d'une intelligente division du travail. Aussi le chalutier qui va à la pêche en Islande recrute-t-il quelques hommes supplémentaires.

D'abord, un capitaine qui a le brevet de maître au cabotage. Et on peut constater ici une anomalie : les patrons de chalutiers ont le droit d'aller, sans officiers brevetés, explorer les côtes du Maroc, qu'ils ne connaissent point, et on exige qu'ils se fassent accompagner d'un maître au cabotage pour aller dans les mers d'Islande qu'ils connaissent beaucoup mieux ! Et c'est à dessein que nous employons le mot : *accompagner*, et non point : *commander*, car on peut dire du maître au cabotage embarqué sur un chalutier qu'il règne mais ne gouverne pas. On l'embauche et on le paie, comme on achèterait un ustensile inutile dont les règlements maritimes exigeraient la présence à bord — mais c'est toujours le *patron* qui est le chef. Généralement, le capitaine ainsi embarqué travaille à la préparation du poisson, car c'est, le plus souvent, un habile trancheur.

On va chercher ces capitaines à Dunkerque, à Gravelines ou à Paimpol ; peu de Boulonnais font les études nécessaires à l'obtention de ce brevet.

On complète ensuite l'équipage par des trancheurs — au nombre de trois ou quatre. Suivant que la morue devra être préparée en vrac ou en tonnes, on embauchera des Paimpolais, des Fécampois ou des Malouins — ou des Gravelinois et Dunkerquois. Pour la pêche d'Islande, l'armateur ajoute aux

vivres de l'eau-de-vie et souvent du vin. Les hommes ont droit au tabac en franchise. Voici, à titre documentaire, la quantité de vivres embarqués sur un chalutier qui compte 30 hommes d'équipage y compris le personnel de la machine et le personnel supplémentaire :

Sucre	108	kilogrammes
Thé	18	»
Beurre	74	»
Légumes secs	180	»
Pommes de terre	1 600	»
Lard (et viande).	270	»
Pain et biscuits	1 400	»
Eau	4 000	litres
Bière	2 500	»
Lait condensé.	60	kilogrammes
Café	45	»
Oeufs	180	»

La pêche terminée, la livraison de la morue a lieu, le plus souvent, à Boulogne — parfois à Bordeaux ou à Fécamp.

C'est l'équipage qui est chargé d'apporter la morue sur la lisse du bateau. Dans la cale, des hommes dégagent le sel avec une pelle. D'autres prennent les morues, par deux, et les passent à ceux qui sont placés sur une échelle, à mi-hauteur de la cale. Un autre les reçoit sur le pont et les passe, sans les secouer, au trieur (envoyé par l'acheteur) qui accepte ou refuse la morue et la pèse. La pesée terminée, l'équipage forme la chaîne et se transmet les morues de mains en mains jusqu'à la lisse, où elles sont reçues par le personnel de l'acquéreur.

Cette livraison constitue, pour l'équipage, un travail sinon pénible, du moins fastidieux et elle est faite avec lenteur. Pour les tonnes, le déchargement est beaucoup plus simple et plus rapide : deux hommes dans la cale accrochent la tonne à un palan — deux autres sont au treuil, et quelques uns, à terre, reçoivent les tonnes et les rangent sur le quai. Les chalutiers boulonnais commencent à aller pêcher la morue à Terre-Neuve : l'un d'eux, le « Capella », y fut en 1906. Il y retourna l'an dernier et malheureusement s'y perdit. Le « Gaulois » fit aussi cette pêche en 1907 — cette année, quatre ou cinq chalutiers iront sur les bancs. Mais le travail des hommes et les conditions de nourriture et de salaire étant les mêmes qu'en Islande, il n'y a pas lieu d'insister plus longtemps sur cette pêche.

d) Les salaires

Les salaires sont les mêmes que sur les harenguiers à vapeur pour le patron, le second, les mécaniciens, les chauffeurs, les soutiers et les hommes. Ici, les hommes ne peuvent pêcher les merlans, comme à bord des harenguiers, mais ils ont en compensation et toute l'année, comme gainée supplémentaire, les coquilles Saint-Jacques, les crabes et les homards. Au retour des voyages d'Islande, ils vendent l'huile de foie de morue et les poissons secs.

On peut donc établir ainsi à peu près le budget de leurs recettes :

Salaire et indemnité (96 fr. par mois). . .	1 152
A chaque marée, 1 0/00, sur 180 à 250 . .	200
Gaînée (ventes des coquilles St-Jacques, etc.)	150
Prime éventuelle pour Islande	50
Soit au total par an. . . .	1 552 fr.

Le capitaine gagne 150 francs par mois, pendant la durée de la campagne d'Islande, plus une gratification de 3 0/00.

Soit pour une campagne de deux voyages :

4 mois.	600
Gratification. . . .	240
	840 fr.

Les trancheurs ont un salaire fixe de 120 francs par mois, plus une gratification de 1 0/00.

Le produit total de la campagne peut être pour eux de : 560 francs — si le chalutier fait deux voyages.

Mais nous n'avons pas à insister sur cette catégorie, car elle est presque uniquement constituée d'étrangers.

CHAPITRE V

—

AUTRES PÊCHES

a) *Les chalutiers à voiles*

Le port de Boulogne possédait naguère une flottille nombreuse de chalutiers à voiles. C'étaient des bateaux de 50 à 60 tonneaux, gréés en ketch, élégants et rapides, montés par 7 ou 8 hommes. On en comptait encore une trentaine en 1906. Il n'en reste plus guère aujourd'hui que dix ; les autres ont disparu : soit que, trop vieux pour naviguer, ils aient été vendus au démolisseur, soit qu'ils aient été vendus à des armateurs de la côte bretonne qui les emploient à la pêche du thon.

Le développement des chalutiers à vapeur a porté à ces *traleurs* (trawlers) un coup fatal. Aujourd'hui, le poisson est devenu très rare dans les environs immédiats de Boulogne. Les vapeurs vont le chercher là où il se trouve. Mais les chalutiers à voiles ne disposent pas des mêmes moyens d'action. Ils ne peuvent guère dépasser, à l'ouest l'île de Wight, et au nord-est l'entrée de la mer du Nord. L'été, par temps calme, ils ne peuvent pas traîner leur chalut, et si, pendant l'hiver,

le poisson est rare, ils ne couvrent plus leurs frais et le métier ne nourrit plus son homme. Aussi peut-on prévoir le jour — prochain — où ces chalutiers à voiles auront complètement disparu. Les voiliers ne peuvent, par suite de la vitesse irrégulière que le vent leur imprime, se servir du chalut à planches. Ils ont conservé l'ancien chalut à bâton. C'est une poche de 22 mètres de profondeur, pour 14 mètres d'ouverture horizontale et 1 mètre d'ouverture verticale. Ces bateaux sont munis d'un treuil à vapeur pour haler le chalut à bord. Naguère, ils se servaient de gros câbles en chanvre qui, comme l'aussière des harenguiers, faisaient deux tours sur le cabestan et descendaient ensuite dans la cale où il fallait les arrimer. Et la manipulation de cet énorme câble mouillé était pénible. Aujourd'hui les quelques voiliers qui demeurent ont, comme les vapeurs, des câbles d'acier qui s'enroulent sur la bobine du treuil.

Les voiliers traînent le chalut pendant 6 heures. Quand le patron juge le *trait* suffisant, il appelle tout son équipage sur le pont et on hale le chalut à bord. L'avant du chalut étant embarqué, on hisse le fond en haut du mât avec un palan et les poissons tombent sur le pont. La préparation du poisson est la même que sur les chalutiers à vapeur : on le met dans la glace. Quant aux poissons fins, turbots, barbues, soles, etc., on leur fait une incision sous la tête, par où on retire les entrailles.

Les *marées* sont de 5 à 6 jours, et les bateaux restent un jour au port.

Les hommes ne sont pas nourris par l'armateur (qui est

généralement le patron ; dans ce cas, un écoreur se charge de la vente du poisson et de la recette, moyennant 5 0/0. Ils n'achètent guère en commun que le pain, la bière et l'épicerie. Mais non pas la viande : chaque homme apporte ce que bon lui semble et fait sa cuisine particulière.

Chaque homme achète ainsi un *avitaillement* personnel dont la composition varie, mais qu'on peut ramener à ce type moyen :

Beurre	250 grammes	0,90
Graisse.	300 »	0,70
Viande	300 »	1,20
Chocolat	250 »	0,90
Eau-de-vie. . . .	1 litre	2,25
Oignons		0,20
	Soit au total, frs.	6,15 par marée

Ces bateaux sont armés à la part, on retranche d'abord du produit brut les frais de la marée : charbon, glace, écorage, pain, épicerie. On divise ensuite ce qui reste en deux parties : l'une pour le bateau, l'autre pour l'équipage. La part de l'équipage se divise ensuite de la sorte :

Patron.	1 part et demie
Hommes	1 part
Mécanicien	1 part plus 5 francs
Mousses	1/2 ou 3/4
Machine	1 part.

Ainsi, en plus de la part du bateau, soit la moitié du produit net, l'armateur touche une part égale à celle des hommes pour la machine. S'il ne commande pas lui-même son ba-

teau, il ajoute une demi-part, de son chef, aux gains du patron. La part, qui pouvait rapporter, autrefois, de 1 200 à 1 800 francs, ne donne plus guère que 800 ou 900 francs. Encore tous les bateaux n'arrivent-ils point à ce chiffre. Et l'on conçoit qu'ils ne trouvent plus d'hommes pour composer leur équipage.

On peut faire, ici, une remarque intéressante : il y a quelque trente ou quarante ans, au temps où tous les bateaux étaient encore armés à la part, les matelots qui s'embauchaient à bord des chalutiers étaient considérés, par ceux qui faisaient partie de l'équipage d'un harenguier, comme des gens de basse condition. La raison en est que, pour être enrôlé à bord d'un harenguier, il fallait posséder un *applain*, qui représentait un capital assez élevé, alors que, pour embarquer sur un chalutier, il suffisait d'apporter ses bras.

b) Les Cordiers à vapeur

Trente bateaux de 50 à 70 tonneaux, mus par des machines de 80 à 150 chevaux, pêchent toute l'année le merlan et le congre avec des lignes de fond : ce sont les *cordiers* à vapeur.

Ils appartiennent tous à des armateurs du Portel et sont montés par des équipages Portelois.

Pour pêcher les congres, raies, chiens de mer, ils ont 8 ou 10 kilomètres de lignes portant 2500 hameçons. Pour la pêche des merlans, ils ont des cordes beaucoup plus fines,

de 16 à 20 kilomètres de longueur portant environ 20000 hameçons.

Les congres sont vendus à Boulogne et exposés sur le carreau de la halle. Quant aux merlans, ils sont emballés, à bord du bateau, dans de petites caisses qui sont expédiées sur Paris dès l'arrivée au port, sans passer par l'intermédiaire des mareyeurs.

Ces bateaux ne travaillent que 6 jours par semaine : le samedi soir, les équipages remontent chez eux jusqu'au lendemain.

Certains d'entre eux sont armés *à la semaine*. Les hommes, dans ce cas, touchent 20 francs pour 6 jours de travail — et 25 francs quand le produit brut a dépassé 2000 francs — plus 0 fr. 50 par *marée*. Les engins sont alors fournis par l'armateur.

Mais, les bateaux ainsi armés *à la semaine* restent beaucoup plus souvent à terre que les autres. L'équipage, n'étant que peu intéressé à l'augmentation du produit, saisit le moindre prétexte pour ne pas aller à la mer. Aussi, maintenant arment-ils presque tous *à la part*. Le matelot, pour avoir droit à sa part pleine, doit fournir chaque jour deux *califets*. (Le califet est une ligne d'une certaine longueur, qu'on enroule dans le fond d'un panier pour la transporter). Pour éviter les pertes de temps, il importe que chaque homme possède au moins six califets, ce qui représente un capital de 180 francs. C'est la femme du matelot qui amorce cette ligne avec des vers de sable qui lui sont fournis par l'armateur. Celui-ci en retiendra le prix sur le produit brut de

la marée. Si elle ne peut faire elle même cet ouvrage, elle le confie à une voisine qui *pare* (c'est-à-dire remplace les hameçons et les *pelles* ou avançons qui ont pu être détériorés) et *acque* esche moyennant deux francs. Cette besogne l'occupe toute une journée.

Si un homme est trop pauvre pour acheter ses *califets*, ceux-ci lui sont fournis par l'armateur. Cet homme ne reçoit alors qu'une demi-part, et l'armateur prend l'autre pour l'amortissement et l'entretien de son matériel.

Pour la répartition, on retire d'abord du produit brut : les frais de charbon, de glace, d'écorage, de nourriture, d'amorces et le salaire du mécanicien (200 francs par mois). On divise ensuite le reste en autant de parties qu'il est nécessaire.

L'armateur, pour le bateau, prend 5 parts.

A la pêche du merlan, le bateau est monté par 10 hommes, soit : 10 parts.

Quant au patron, il ne touche dans la répartition que sa demi-part de travail et sa demi-part de matériel. L'armateur lui donne, en supplément, une part sur les 5 qu'il a prises pour le bateau. Il est malaisé d'évaluer le gain moyen des hommes qui montent les cordiers. Les bénéfices, en effet, au-dessus d'un certain chiffre de produit brut deviennent rapidement considérables ; mais les frais sont énormes — et dans les mauvaises années les hommes gagnent peu.

L'année courante est particulièrement heureuse. On cite un bateau où l'équipage a gagné, du 8 au 21 mars, en 10 jours de mer, 410 francs à la part pleine. Une saison commec elle-ci

peut donc permettre d'en supporter ensuite une mauvaise, si le marin est économe et prévoyant, et le Portelois possède généralement du moins, ces qualités. Quoi qu'il en soit, on ne peut se baser sur ce chiffre de 410 francs, qui est exceptionnel et qui est pris, d'ailleurs, à la meilleure époque d'une saison très favorable. La moyenne des autres bateaux fut, dans ce même laps de temps, de 300 francs. En additionnant les produits des bonnes comme des mauvaises semaines, on arrive à un total de 2 400 à 3000 francs par homme selon les bateaux. Il ne faut pas se laisser fasciner par l'importance du chiffre. De cette somme, en effet, il faut déduire : l'amortissement du capital cordes, les réparations des agrès (hameçons, etc.) et surtout la main d'œuvre de ces réparations et de l'amorçage qui est de 2 francs par *califet*, soit, pour chaque homme, 4 francs par jour de mer. Et ce travail de réparations et d'amorçage serait-il fait dans la propre maison du matelot et par les siens, qu'il ne faudrait pas moins en déduire le prix, car il représenterait un revenu distinct de celui que rapporte l'industrie du chef de famille. On peut estimer à 1 200 francs au moins la somme qu'il faut ainsi déduire. Et la situation des matelots des cordiers reste certainement la plus belle de toutes celles que nous avons passées en revue.

c) *Les petites pêches*

Le port de Boulogne possède encore une soixantaine de petits bateaux, de 3 à 6 tonneaux, qui se livrent l'été à la

pêche des crevettes au chalut, ou à la pêche des bars ou des maquereaux à la ligne. Beaucoup de ces bateaux sont désarmés pendant l'hiver, les plus grands, seuls, continuent de naviguer. Ceux-ci changent alors leur gréement et font la pêche cotière du hareng, en octobre, novembre et décembre. Naguère encore, dans les premiers jours d'octobre, ces bateaux, qui prenaient les premiers harengs au bord de la côte, gagnaient en quelques jours plusieurs milliers de francs, car les premiers harengs frais étaient vendus très cher. Mais, actuellement, dès le mois d'août, les vapeurs rapportent d'Ecosse des harengs conservés dans la glace qui enlèvent aux premiers harengs pris dans nos parages l'énorme plus-value que la primeur leur donnait.

Ces petits bateaux disparaissent donc, car ils ne gagnent plus de quoi nourrir leur équipage. Ils sont tous armés à la part. L'été, leur équipage se compose de deux hommes — trois au plus — mais pendant la saison du hareng, il en comprend 4 ou 5. Les parts sont bien minimes. Mais, le plus souvent, l'équipage est composé de vieux matelots qui touchent leur pension des Invalides. Les jeunes gens ne s'embauchent pas à bord de ces barques, d'autant moins, qu'on manque d'hommes pour les grands bateaux. Un homme encore jeune considérerait comme une *deminutio capitis* le fait de s'inscrire sur un semblable rôle.

Nous ne citerons qu'a titre documentaire les 17 bateaux d'Equihen, ce sont des barques larges et plates, construites pour échouer, au besoin, sur la plage. Elles jaugent de 12 à 15 tonneaux, sont montées par 8 à 12 hommes et font alter-

nativement la pêche à cordes et la pêche du hareng aux filets dérivants. Cette dernière, seulement pendant la période d'abondance). Ces bateaux sont armés à la part... et le gain des hommes y est bien minime.

Nous n'étudierons point dans cette ouvrage la vie et les mœurs des Equihennois : cela nous entraînerait trop loin de notre sujet. Cependant, il nous faut dire ici qu'ils sont d'une race robuste et encore fruste. Ambitieux, les jeunes gens de ce village, apprennent volontiers, au service militaire, le métier de chauffeurs, et toute cette jeune génération vient s'embaucher à bord des vapeurs boulonnais, à 125 francs par mois. C'est deux fois, — sinon trois — ce qu'ils gagneraient à risquer leur vie dans leurs petits bateaux.

Ainsi font également les jeunes gens de Wissant, d'Audresselles et d'Ambleteuse. Ils naviguent — on peut dire tous — à bord des chalutiers boulonnais — le plus souvent comme simples matelots. Et l'on ne tardera probablement point à voir les marins d'Etaples (quartier maritime de Boulogne) suivre cet exemple. Il y a, dans ce port, 90 lougres de 30 à 40 tonneaux. Ces bateaux qui sont munis d'un treuil à vapeur, font la pêche au chalut pendant 8 ou 9 mois et la pêche du hareng pendant la *saison*. Mais si l'on en excepte quelques-uns qui gagnent à peu près de quoi vivre, on peut affirmer que la majorité des marins étaplois ne rapportent guère de quoi nourrir leur famille. La dernière *harenguaison* a été absolument désastreuse pour la plupart d'entre eux, à cause des pertes de filets qu'ils ont faites. Et les sommes partagées aux équipages furent dérisoires.

d) La pêche à pied

Il nous reste enfin à dire quelques mots de la pêche à pied, qui est pratiquée surtout — on pourrait presque dire : uniquement, — par de vieux marins, des femmes et des enfants.

La cueillette des moules est faite par des femmes sur tous les rochers de la côte, depuis le cap Gris Nez jusqu'à Equihen. L'administration de la marine a divisé cette partie de la côte en plusieurs zônes, et, tous les ans, elle interdit la récolte dans une de ces zônes, afin de protéger la reproduction de ces mollusques. Quand le garde-pêche voit une pêcheuse travailler dans une de ces réserves, il lui fait reporter sa charge là où elle l'a prise et lui fait vider son filet. La sanction est efficace. De plus, des pénalités sont édictées contre les gens qui détachent les moules du rocher avec une pelle de fer, car cette manière d'opérer détruit inutilement des milliers de petites moules.

Les *moulières* rapportent généralement une soixantaine de kilogs de moules. Mouillées, à peine vêtues, les pieds nus, elles font ainsi plusieurs kilomètrés. Elles vendent leur charge environ 3 francs. Mais dans les marées de morte-eau elles ne peuvent guère exercer leur industrie.

La pêche des crevettes est également pratiquée par des femmes. A basse mer, elles entrent dans l'eau jusqu'à la ceinture — parfois jusqu'aux épaules, poussant devant elles

leur *rets* (le mot, ici, a conservé sa forme, alors qu'il est devenu roits pour les filets aux harengs).

C'est une sorte de petit chalut, que tient ouvert une armature de bois en forme de T.

Quand la mer monte, leur pêche est terminée, car les crevettent restent au large. Les femmes démontent alors leur filet et rentrent en ville, les pieds nus, le corps à peine couvert de minces vêtements qui ruissellent d'eau de mer, et elles vont par les rues, offrant leur pêche et annonçant leur marchandise par un cri guttural.

Quelques vieux marins tendent à basse mer, des lignes de fond sur la plage et le long des rochers. Ils prennent ainsi, parfois, des congres, des petites morues, voire des bars, qu'ils viennent recueillir à la marée suivante. A certaines époques, ils établissent des *parcs* : ce sont des filets que maintiennent des bâtons plantés dans le sable en demi-cercle. Il arrive que quelques poissons s'y laissent prendre, quand la mer se retire. C'est cette pêche qui fournit, presque chaque année, les premiers harengs de la côte.

Bref, ce métier ne nourrit pas son homme. C'est une occupation, une distraction plutôt, pour quelques vieux invalides qui en retirent assez d'argent pour acheter leur tabac et payer leur *goutte*. Ils ne lui en demandent pas davantage.

DEUXIÈME PARTIE

Le travail à terre

CHAPITRE PREMIER

—

LE TRAVAIL DES HOMMES DANS LES ATELIERS

Le matelot boulonnais travaille peu à terre. Nous entendons que le travail de l'atelier ne lui convient pas. Habitué à la vie libre et indépendante du bord, il préfère les efforts brusques — coupés d'ailleurs de longs repos — que nécessite la pêche dans les mers lointaines, au travail assidu et monotone des usines. Il ne se plierait que très difficilement à la discipline des grands ateliers ; il s'accoutumerait avec peine à obéir en silence aux ordres d'un contre-maître — et, surtout, il souffrirait d'être enfermé. Donc, on rencontre très peu de matelots valides dans les ateliers, même chez les armateurs et les saleurs. Le travail y est, d'ailleurs, en majeure partie exécuté

par des femmes — et les charretiers, les saleurs, les tonneliers, les voiliers sont presque tous des *bourgeois*. Les seuls marins qu'on emploie à terre sont des hommes âgés, qui touchent, depuis un certain temps déjà, leur pension de la Caisse des Invalides. Ils travaillent le plus souvent *au grenier*. Le *grenier*, au sens local, est l'atelier où l'on prépare les filets de pêche, où l'on répare et entretient les tessures de rechange. Il est vrai que ces ateliers se trouvent — en général — à l'étage supérieur des magasins. Mais, seraient-ils installés au rez-de-chaussée que leur dénomination ne varierait point, le sens du mot s'étant précisé et demeurant.

Ces *hommes*, donc, ont pour mission de mettre en état les filets de pêche. Ces filets — faits de fils de coton — sont achetés blancs et n'ont subi aucune préparation qui les rende imputrescibles. Pour obtenir ce résultat, on place les filets dans d'immenses cuves en maçonnerie et on les arrose d'une solution bouillante de cachou, la *jugée*. On les laisse ainsi reposer pendant 24 ou 48 heures, on les charge ensuite sur des voitures et on les transporte dans une prairie, aux portes de la ville. Là, on les étend sur l'herbe et on les laisse sécher pendant 7 ou 8 heures. Après quoi on les rapporte au magasin pour les tremper de nouveau pendant 24 heures dans la *jugée*. On renouvelle 5 fois cette opération. A la cinquième fois, on fait passer les filets dans une cuve qui contient du coaltar chaud, étendu d'huile créosotée, dans la proportion de 1/10. Le filet est alors imputrescible. Mais, pour l'employer à la pêche, il faut y ajouter divers engins. On borde la lisière inférieure du filet d'une bande de vieux filet enrou-

lée en corde de la grosseur du doigt. C'est la *souillardure* qui entraînera le filet vers le fond. On garnit la lisière supérieure de deux cordages de la grosseur du petit doigt : ce sont les *fincelles*, qui sont rattachées au filet, de quatre en quatre mailles, par les *énottes*. C'est entre ces deux *fincelles* que seront fixées les *flottes*, plaques de liège, de 25 centimètres sur 15 aux coins arrondis. Les filets sont alors *parés*.

Ce travail dure toute l'année ; tantôt on prépare des *roits*, et tantôt des *manets*. La préparation est la même dans les deux cas. Et l'on conçoit qu'on ne chôme pas dans ces ateliers, quand on sait que chaque bateau possède au moins deux tessures complètes de 260 *roits* chacune, et 400 *manets* !

Et il faut, non seulement préparer les filets neufs, mais encore remettre en état les vieux filets que l'usage a détériorés, et les tanner de nouveau. On tanne également les cordages : les aussières sont plongées à trois reprises dans le cachou bouillant et enfin dans le coaltar.

Les femmes ont leur part de ces travaux : alors que les hommes sont chargés du tannage et du coaltarage, ce sont les femmes qui étendent les filets sur l'herbe. Cependant, quand les filets sont coaltarés, c'est aux hommes qu'échoit la besogne. Les femmes placent la *souillardure*, attachent les *énottes* et fixent les *fincelles* : les hommes mettent les *flottes* en place, et en général, c'est à eux qu'incombent les plus durs ouvrages : transport et élévation des filets jusqu'au grenier, etc.

En dehors de ces travaux, les hommes sont employés, les jours où les chalutiers sont au port, à traîner les *balladeuses*

chargées de poissons. Autrefois, quand il n'y avait que des chalutiers à voiles, la quantité de poissons étant bien moindre, on étalait tout le poisson à vendre, en lots, sur les carrés de la halle. Les poissons de moindre valeur, les *broutilles*, étaient placés dans de petites mannes plates, d'une dimension réglementaire, lesquelles mannes étaient également alignées sur les carrés.

Mais, aujourd'hui, ce système serait impraticable, eu égard à la quantité énorme de poissons que rapportent les chalutiers à vapeur. On place donc les mannes, par trente, sur des balladeuses qui passent simplement dans la halle, d'une porte à l'autre. Ces balladeuses, tirées par un vieux matelot, sont généralement poussées par une femme — autant pour aider l'homme que pour éviter les vols. Les mareyeurs, debout sur les trottoirs que forment les anciens carrés supprimés, achètent aux enchères le contenu de la balladeuse qui passe. Des crieurs jurés l'adjugent. La balladeuse vendue sort. Les employés de l'acheteur vident à la hâte les mannes dans des tonneaux et replacent les mannes vides sur la balladeuse. Celle-ci retourne à son point de départ, sur la place qui s'allonge devant la halle. Là, les voitures de l'armateur apportent constamment des mannes pleines qui seront à leur tour vendues au passage...

Ce travail dure généralement toute la matinée, et les jours d'abondance, se prolonge jusque dans l'après-midi. Certaines maisons d'armement, qui ont 10 ou 15 chalutiers, emploient leurs *hommes*, pendant quatre ou cinq matinées sur six, à traîner les balladeuses.

Telles sont, à peu près, les seules occupations des matelots dans les maisons d'armement. De ce bref examen, on peut conclure que le marin boulonnais n'aime pas le travail à terre : tout au plus s'y résigne-t-il quand il est trop âgé pour naviguer. Le travail qu'il fait n'est qu'une préparation à celui des femmes — lesquelles forment la majeure partie du personnel dans les ateliers. Dans un *grenier*, le nombre des hommes employés se trouve, par rapport à celui des femmes, dans la proportion de un sur dix.

On emploie aussi les vieux marins à ralinguer les chaluts que les femmes ont *lacés*.

Tout ces hommes sont payés, en général, trois francs par journée de 10 heures. Beaucoup de maisons leur donnent cent francs par mois. Les heures supplémentaires leur sont payées à raison de 0,40 centimes.

Un certain nombre de vieux pêcheurs trouvent encore de l'ouvrage à domicile. On leur donne des briques de liège pour pour qu'ils en fassent des *flottes*. Ils en arrondissent les angles, font une encoche à chaque extrémité pour que les *ficelles* ne glissent point, et gravent les initiales de l'armateur — mesure utile, si les filets perdus à la mer sont retrouvés par un autre bateau. Cet ouvrage est payé 1,50 pour cent *flottes*, et il n'est pas besoin d'être très habile pour faire deux cents *flottes* dans la journée.

Reste enfin, comme ressources des vieux matelots, le *gardiennage*. Quand les bateaux sont à terre — soit qu'ils demeurent quelques jours entre deux marées, soit qu'ils restent désarmés pendant deux mois, ce n'est pas un homme

de l'équipage qui veille à bord du bateau : c'est un gardien, un matelot titulaire de sa pension des invalides et qui ne navigue plus qui est chargé de ce rôle, moyennant une indemnité de 3 francs par nuit et de 2 francs par jour ; soit au total : 5 francs par journée de 24 heures.

CHAPITRE II

—

LE TRAVAIL DES FEMMES

a) Préparation des filets

Nous n'avons pu présenter isolément le travail des hommes dans les *greniers*. Les besognes respectives des éléments masculins et féminins y sont trop intimement liées, se commandent trop étroitement, selon les lois de la division du travail, pour qu'on ait pu faire abstraction de la contribution apportée par les femmes à cette œuvre commune, la préparation des filets. Cependant, il faut noter que si la mise en état des filets neufs est pour les hommes la plus grande occupation, la réparation des filets endommagés est — de toutes les besognes qui incombent aux femmes dans les *greniers* — celle qui absorbe la majeure partie de leur temps. A chaque *voyage*, les harenguiers débarquent une certaine quantité de filets qu'ils remplacent par d'autres, nouvellement tannés et réparés. Les filets qu'ils envoient ainsi à l'atelier sont le plus souvent déchirés, et les femmes doivent en former de nouveau les mailles rompues : cette opération porte le nom de *ramendage*.

Les *ramendeuses* sont occupées toute l'année. La journée de 10 heures leur est payée deux francs. On peut ranger dans cette même catégorie les *laceuses* qui fabriquent les chaluts. La journée leur est payée deux francs cinquante.

Ces femmes travaillent, en moyenne, 250 à 260 jours par an. Il faut excepter, en effet, les dimanches. De plus, quand le mari est *à terre*, entre deux *voyages*, la femme ne vient pas à l'atelier. Il est bien certain qu'elle ne perd ainsi sa journée que lorsque les *voyages* du mari sont assez longs — et non point quand, pendant la harenguaison, les bateaux rentrent au port chaque jour.

Une maison d'armement qui possède cinq bateaux harenguiers, occupe cinquante femmes et six hommes.

Autrefois, au temps des bateaux *à la part*, cette préparation et cet entretien des filets se faisait à domicile — chaque homme possédant son « applain », la femme travaillait chez elle à le remettre en état. Et c'était peut-être là un des principaux avantages du système, car la femme pouvait faire cette besogne sans cesser de s'occuper de son ménage. Pour le tannage et le coaltarage, qui exigeaient un matériel spécial, on les faisait exécuter par un tanneur qui percevait un prix proportionnel au nombre des filets. Et on faisait sécher les filets dans la rue, sur des bâtons qui sortaient de la fenêtre d'une mansarde.

Aujourd'hui, les femmes travaillent dans de grands ateliers. Le plus souvent, elles sont rangées sur une seule ligne face aux fenêtres. Elles accrochent le filet auquel elles travaillent à un taquet de bois fixé dans le mur à environ un mètre cin-

quante du sol — et à côté de ce taquet elles placent souvent une petite glace qui leur permettra de remettre un peu d'ordre dans leur toilette avant de sortir de l'atelier. En *ramendant*, elles chantent en cœur, en allongeant le plus possible les finales — ce qui donnent à toutes leurs chansons une même allure de complainte. Leur répertoire est très étendu, et surtout très éclectique — et elles se reposent du dernier refrain de café-concert en chantant un cantique.

Quand midi sonne, elles regagnent le quartier de Saint-Pierre, qu'elles habitent toutes. Elles vont par bandes de six ou huit, parfois plus, se tenant par le bras, parlant haut, et faisant claquer fièrement sur le pavé les semelles de bois de leurs *patins*.

b Le travail dans les ateliers de salaison et de marée

L'industrie des salaisons occupe, du mois d'août au mois d'avril, un grand nombre de *matelotes*. On peut diviser le travail qui s'accomplit dans ces ateliers en deux moments distincts : le travail « aux blancs » et le travail « aux saurs ».

Les femmes qui travaillent « aux blancs » ont pour fonction, non seulement de trier et de mettre en barils les harengs salés qui seront expédiés tels, mais encore de préparer l'ouvrage de celles qui travaillent dans la « saurinerie ». Ce sont là deux équipes distinctes. Leur mode de rémunération n'est pas le même. Il importe donc d'étudier les deux métiers séparément et en détail.

Quand les premiers harengs, salés en barils, sont rapportés par les harenguiers boulonnais, ils ne peuvent être expédiés,

même ceux qui seront vendus *blancs*, sans subir une manipulation. En effet, dans ces barils, les harengs sont entassés pêle-mêle, gros et petits. Il faut donc procéder à un triage — car les harengs seront revendus plus ou moins cher, suivant qu'ils sont *pleins* ou *guais*, *laités* ou *rogués*. Les femmes se placent par deux près des barils ; autour d'elles sont plusieurs paniers — qu'elles appellent des baskets — qui reçoivent les diverses catégories de poissons. Avec une sûreté d'appréciation qui n'est jamais en défaut, elles jugent — de l'œil et du doigt — si elles tiennent un « 808 », un « 1010 » ou un « 1212 ». Ces chiffres désignent les gros, les moyens et les petits, qu'on arrime au nombre de 808, 1010 ou 1212 dans un baril de 128 k. — net — rapidement, et d'un geste presque mécanique, elles prennent les harengs dans la tonne et les jettent dans les paniers qui les attendent.

Ce travail terminé, les harengs qui doivent être expédiés « blancs » son mis en barils de 128 k. Plus exactement on les arrime en demis, et plus souvent encore en quarts et en huitièmes de barils. Ce sont aussi les femmes qui couchent les harengs par lits réguliers dans les tonneaux ; elles les tassent légèrement avec une rondelle de bois afin d'avoir la place suffisante pour loger le nombre de harengs qui atteindra le poids net exigé. Quand le baril est rempli, elles le pèsent, et ajoutent ou retirent quelques poissons pour obtenir le poids réglementaire — ceci fait, leur ouvrage est terminé : c'est au tonnelier qu'il appartient d'assujettir le couvercle.

Si le hareng doit être fumé, on le fait, au préalable, dessaler plus ou moins, selon qu'on veut obtenir un saur, un doux-

salé ou un craquelot mais on ne prépare guère ces derniers qu'à partir des premiers jours d'octobre, quand les bateaux commencent à rapporter des harengs qui ne sont guère salés que de deux ou trois jours). Pour cela, on verse les harengs dans une immense cuve dont on change l'eau à plusieurs reprises. De temps à autre, on retourne les poissons avec une pelle à claire-voie, la pelle *laveresse*. Ce sont les hommes qui accomplissent cette opération — et ils la font durer plus ou moins longtemps, selon le degré de salaison qu'on veut laisser aux harengs. Quand le hareng est dessalé à point, l'ouvrier en remplit des paniers que les femmes viennent chercher et vont placer sur un baril pour l'élever d'autant et rendre ainsi leur travail moins fatigant. Les femmes prennent alors des baguettes, d'un mètre de longeur et de deux centimètres de diamètre, et elles y enfilent les harengs par les ouïes. Elles enfilent ainsi douze harengs sur chaque « *énet* ».

Ces énets sont rangés sur des chariots et transportés dans la *saurinerie*. C'est un atelier, en général beaucoup plus long que large, dont un des côtés est occupé par une rangée de cheminées, les *corresses*. Ces *corresses* sont garnies, à l'intérieur, et sur les deux parois opposées, de barres de bois horizontales sur lesquelles les *énets* reposeront par leurs extrémités. Des hommes — voire des femmes — montent dans les cheminées et se passent de main en main les *énets*, qu'ils ont bien soin de ne point trop serrer les uns sur les autres, pour ne pas obstruer complètement le passage de la fumée.

Ces opérations sont l'œuvre des femmes « aux blancs ».

Un autre travail leur incombe pendant la *harenguaison* : le hareng qui entre alors à l'atelier est frais. Pour en assurer la conservation, on le sale dans de vastes cuves en ciment, les *bacs*, parfaitement étanches, et d'une contenance de 8 à 12 mètres cubes. On place sur deux barils une sorte de couloir en planches, la *mée*, dont une des extrémités surplombe l'ouverture béante du bac. On vide dans ce couloir les paniers de harengs frais. Une femme y jette du sel, et un homme retourne les poissons avec une pelle de bois en les faisant avancer vers le bac dans lequel ils tombent enfin. D'autres femmes sont occupées à remplir des plats de sel.

D'autre part, quand la pêche a été très abondante et que le saleur a acheté la pêche de plusieurs bateaux, ou que l'armateur (qui est également saleur) fait décharger au plus vite un bateau afin qu'il puisse reprendre la mer le jour même, il arrive qu'on ne peut saler le hareng à mesure qu'on l'apporte. Dans ce cas, les paniers sont vidés sur le sol — et on ramasse ensuite — quand on a plus de temps — ce hareng dans des mannes, pour aller les vider dans la *mée*, où le salage a lieu comme nous l'avons vu précédemment. Ce sont les femmes qui ramassent alors les harengs à terre pour les apporter à l'équipe des saleurs. Ce travail est très pénible mais il est très rémunérateur : il est payé à la tâche.

Il est aisé de voir, d'après l'exposé succinct qui précède, que la manipulation du hareng blanc constitue un travail très dur et d'autant plus fatigant qu'il est accompli le plus souvent dans des magasins humides, dont toutes les portes sont ouvertes pour les allées et venues continuelles que nécessite

la préparation des harengs. Aussi, bien qu'elles soient vêtues chaudement, les femmes souffrent-elles du froid — et elles combattent l'engourdissement par des rasades de café chaud, de temps à autre.

Ce métier est certainement celui qui rapporte le plus d'argent, en une période relativement courte, aux femmes qui l'exercent. Le salaire, aux pièces, est ainsi fixé :

Triage d'une tonne de harengs	0,30
Paquage (mise en barils) pour baril de 128 k.	0.50
Même opération pour les *laités*	0.90

(cette dernière besogne est payée plus cher, car il faut aller doucement de crainte d'abîmer le hareng).

L'*enfilage* et le *pendage* sont payés à raison de 0 fr. 50 de l'heure.

Le *ramassage* du hareng à terre est particulièrement bien rémunéré : les femmes reçoivent 10 francs pour 100 mesures (double décalitre ou un last de hareng, et quand la pêche est abondante, elles tirent de ce travail des bénéfices considérables. Dans la maison A. P., 8 femmes ont gagné, de ce fait, 522 francs pendant le mois de novembre, soit, à chacune, 65 fr. 25. Or, ces mêmes femmes travaillent « aux blancs » et à la marée — et elles ont gagné, au total, environ 130 francs dans leur mois.

Pour le réglement, on procède ainsi : la *contre-dame* (en style boulonnais, féminin de contre-maître) qui a reçu les ordres du patron pour trier ou *paquer* un certain nombre de barils, se rend au bureau, dès que la besogne est terminée, et rend compte de son travail. Le patron lui donne alors la

somme totale qui a été gagnée par l'équipe dans la journée, sans avoir à s'occuper du travail qui a pu être fourni par chaque femme. La contre-dame divise cette somme en parts égales et la distribue elle-même aux ouvrières (les apprenties reçoivent une demi-part, et la contre-dame prend une part égale à celle des autres). Cette égalité dans le partage du produit de la besogne commune amène une surveillance mutuelle très efficace.

Suivant l'abondance des harengs, et suivant aussi qu'elles sont plus ou moins nombreuses dans l'atelier, les femmes qui travaillent « aux blancs » peuvent gagner de 300 à 600 francs dans leur saison de six ou sept mois.

Le travail « aux saurs ». — Nous avons laissé, plus haut, les harengs pendus dans la cheminée. Dès que tous les *énets* sont en place, on allume un feu de bois sec, deux ou trois foyers formés de trois bûches de hêtre. Il faut en prendre grand soin, car une trop forte chaleur cuirait les harengs. Ce feu est entretenu plus ou moins longtemps, suivant que le hareng doit être *saur* ou doux. Pour lui donner la dernière coloration, le vernis doré qui le fera remarquer du client, on brûle dans la cheminée des copeaux et des sciures de hêtre. Cela produit une fumée intense qu'il ne faudrait même pas prolonger trop longtemps, sous peine de voir noircir les poissons. Après ce *boucanage*, on dépend les harengs. Les *saurisseuses* se passent les enets de main en main et font glisser les harengs sur une grande table, autour de laquelle elles s'installent ensuite, pour les mettre en caisses de 25, 50 ou 100.

Cette besogne est certainement moins pénible que celle des « femmes du blanc ». Aussi est-elle payée moins cher. Les femmes qui l'accomplissent reçoivent 30 centimes par heure. Ici encore, elles ne sont pas payées individuellement, c'est la *contre-dame* qui perçoit — chaque soir — le total et qui fait la répartition.

C'est aussi un travail irrégulier, qui comporte une morte-saison, d'avril à juillet. Les femmes peuvent y gagner, selon les années, de 250 à 450 francs par an. Pendant la morte-saison, elles ne restent pas inactives. Beaucoup vont laver le linge dans les hôtels, qui voient doubler leur clientèle à cette époque qui est celle des bains de mer. Elles gagnent alors deux francs par jour, et sont nourries. D'autres parcourent les rues pour vendre des fruits, ou bien travaillent dans les fabriques de plumes métalliques.

Les ouvrières à la marée. — Les ouvrières à la marée, les *courrières*, nous arrêteront moins longtemps, car elles ne sont pas, pour la plupart, de familles de pêcheurs : ce sont des « *bourgeoises* ». Leur langage, certes, est le même que celui des *matelotes*, mais plus violent. Elles habitent le même quartier, mais non pas les mêmes rues. Elles sont généralement mariées avec des ouvriers — charretiers, tonneliers ou saleurs, mais rarement avec des matelots.

Elles travaillent aux pièces. Leur ouvrage, qui consiste uniquement à laver le poisson et à l'emballer avec de la glace, leur est payé à raison de cinq, dix ou vingt centimes par caisse, selon le poids. Ainsi, elles reçoivent dix centimes pour une caisse de cent harengs frais, et quinze centimes pour un

panier. Pour ce prix, elles doivent mettre en caisses et faire l'expédition à la gare. Elles accompagnent la voiture, et, dans la gare, chargent les caisses sur des chariots, les passent à la bascule, les conduisent au wagon, et se font délivrer les récépissés par les employés.

Ce travail dure toute l'année. L'été, on ne travaille pas le dimanche, mais, l'hiver, et principalement pendant la *harenguaison*, on ouvre les magasins ce jour-là. Mais, le vendredi, il n'y a guère d'expédition de marée : c'est le repos absolu.

L'ouvrage diminue l'été : il n'y a pas de harengs frais et la moitié des chalutiers pêchent la morue en Islande. Mais, cependant, on n'a pas à déplorer de morte-saison complète. Les femmes gagnent parfois cinq ou six francs dans leur journée. Mais on peut compter sur une moyenne de trois francs par jour, pendant cinq jours de la semaine, soit un gain — approximatif — par an, de sept ou huit cents francs.

Aujourd'hui, presque tous les saleurs préparent des filets de harengs saurs, au naturel, sans huile. Certaines maisons s'en sont fait une spécialité, et fabriquent en même temps des conserves de harengs et de maquereaux au vin blanc ou à l'huile, en boîtes soudées. Cette industrie — florissante, encore que nécessairement limitée — emploie une grande quantité de femmes pour le nettoyage des poissons, le découpage des filets, la mise en boites, etc. Ces femmes sont, pour la plupart des *matelotes*. Elles gagnent, suivant leur degré d'habileté, de deux à trois francs par jour, d'août à fin avril.

c) *Usines et métiers divers*

Un certain nombre de *matelotes* travaillent dans les fabriques de plumes métalliques. Elles y sont employées toute l'année. Leur travail est payé aux pièces, et une ouvrière peut gagner, selon son habileté, de un franc à deux francs par jour. Les meilleures ouvrières, dont une longue pratique a exercé les doigts, atteignent deux francs vingt-cinq. Parmi les femmes qui travaillent dans les ateliers de salaison, quelques-unes trouvent à s'embaucher dans ces usines pendant la saison d'été.

Enfin, les *matelotes* exercent cent petits métiers qui les nourrissent bien. Les unes vont par les rues, offrant du poisson, de porte en porte. Celles qui font ce métier toute l'année ont leur clientèle attitrée. Intelligentes, âpres au gain, éloquentes et — pourquoi pas ? — psychologues, elles devinent bientôt quel est l'argument qui décidera la cliente à acheter la dorade ou le Jean doré dont un séjour prolongé dans la glace a terni les yeux.

Ce métier, dont il est impossible d'évaluer les bénéfices, doit être très rémunérateur.

D'autres vendent des fruits, des pommes ou des poires cuites, de la vaisselle, des étoffes, qu'elles vont ainsi offrir à domicile.

Parmi celles qui sont couturières, très peu travaillent dans les grands ateliers. Elles aiment mieux travailler une journée chez les gens qui ont besoin de leurs services — et de

préférence chez des *matelotes*, dont elles font les robes neuves et réparent les vieilles. La couturière arrive à 9 heures du matin pour le petit déjeûner et part à 9 heures du soir, après le dîner. Elle est nourrie, et elle l'est bien. Car, dans la marine, le jour où vient la couturière est presque un jour de fête et le menu est particulièrement soigné. La couturière gagne deux francs pour sa journée. Si elle amène une apprentie, elles touchent alors deux francs cinquante pour elles deux.

Il faut enfin citer les *matelotes* qui ne vont pas travailler à l'atelier et qui soignent pendant ce temps les enfants des autres, les tout-petits qui n'ont pas encore atteint l'âge où l'on peut les envoyer à l'asile. Il existe, cependant, dans le quartier une crèche communale ; mais elle est insuffisante. D'ailleurs, beaucoup de mères préfèrent confier leur enfant à une voisine qui leur demande un franc pour la journée — plus vingt centimes de lait.

C'est encore là un métier lucratif qu'elles peuvent exercer sans sortir de chez elles, en soignant leurs propres enfants et en s'occupant de leur ménage.

TROISIÈME PARTIE

Pensions et œuvres d'assistance.

CHAPITRE PREMIER

PENSIONS ET ŒUVRES GÉNÉRALES

a) *La Caisse des Invalides de la marine.*

Quand Colbert voulut assurer le recrutement des équipages de la flotte, il substitua à la Presse le système des classes. En compensation de cet impôt très lourd, il accorda aux marins des avantages : il leur donna le monopole de la pêche maritime et, moyennant une retenue de 6 deniers par livre sur leurs gains, leur assura une retraite. En 1689, cette retraite fut fixée à la moitié de la solde que les marins touchaient pendant leur service, et en 1709 la marine de pêche fut assimilée à la marine de guerre.

L'Etat fit à la Caisse des Invalides de fréquents emprunts :

en 1793, les fonds de la caisse furent intégralement versés au Trésor. A peine l'arrêté du 27 nivôse, an XI, eut-il redonné l'autonomie à la caisse que le gouvernement impérial, en 1810, y puisait 76 millions. Si bien qu'en 1885 l'Etat lui était redevable de 295 millions, et la subvention de 10 millions qu'il lui versait annuellement ne représentait guère que les arrérages de la dette. Il fallait enrayer ce déficit. Pour ce faire, on voulut réprimer la navigation fictive. Beaucoup de marins, ou de fils de marins abandonnant leur métier pour une profession sédentaire, s'inscrivaient en effet sur le rôle d'une barque quelconque, qui ne sortait jamais du port, et, moyennant une prime infime, touchaient, après 25 ans, une pension de demi-solde. C'était là, pour la caisse des invalides, une charge écrasante.

On proposa donc d'exiger une navigation active et professionnelle et de ne faire compter pour leur durée entière que la pêche hauturière et la pêche côtière exercée au moins un jour sur trois et dans le but de vendre le poisson. Ce projet est devenu la loi du 21 juillet 1898 dont nous ne citerons que l'article 6.

« La navigation exercée à titre professionnel... ne comptera que pour la moitié de sa durée effective dans l'évaluation des services donnant droit à la demi-solde, lorsqu'elle aura été exercée exclusivement dans l'intérieur des ports, fleuves, rivières, bassins, lacs et étangs salés ».

Cette loi provoqua des protestations très vives, surtout sur la côte méditerranéenne. Mais les matelots boulonnais ne s'en plaignirent pas, car ils n'entraient point dans cette catégorie.

La Chambre de commerce de Boulogne approuva ce projet dans sa séance du 17 juillet 1896, et elle le fit d'autant plus volontiers que les pêcheurs de ce port qui ne pratiquent guère que la pêche hauturière et la pêche côtière active et professionnelle, étaient assurés de leur pension à 50 ans d'âge et 25 ans de navigation.

Les matelots subissent, en vue de cette pension, une retenue de 3 0/0 sur leur salaire — soit à bord des bateaux de pêche à vapeur 2 fr. 40 par mois, et à bord des harenguiers à voiles, 2 fr. 10. Quant aux matelots qui naviguent *à la part*, ils paient une taxe fixe (loi du 11 avril 1881) : les patrons versent 1 fr. 50 par mois, les matelots 0 fr. 75, les novices 0 fr. 50 et les mousses 0 fr. 25.

Le taux de cette pension varie de 204 à 1068 francs par an. Mais peu de Boulonnais entrent dans les catégories supérieures qui impliquent un grade élevé dans la marine de l'Etat. Ils sortent généralement du service militaire comme ils y sont entrés, simples matelots. Ils touchent donc 204, 252, 324 ou 384 francs, selon la paie qu'ils recevaient pendant leur service : 25, 40, 55 ou 70 francs par mois.

De plus, dans chaque catégorie peut venir s'ajouter un supplément :

Si le matelot a accompli la totalité de ses cinq années de service (la durée effective du service est fixée par décret — elle oscille entre 40 et 50 mois — mais la libération est facultative et les marins peuvent rester pour profiter de l'augmentation de demi-solde), il touche un supplément de pension. Il en peut toucher un autre s'il est invalide, ou s'il a soixante

ans d'âge, ou s'il a contracté des infirmités au service de l'État. Et cela porte le maximum de la pension, pour les quatre catégories qui nous intéressent, à 384, ou 432, ou 516, ou enfin 576 francs. Enfin, à cette demi-solde vient s'ajouter une somme de 24 francs par enfant âgé de moins de 10 ans.

Les veuves et les orphelins ont droit à une pension égale à la moitié du maximum afférent à la catégorie à laquelle appartenait le défunt. Cette pension s'augmente, le cas échéant, de l'allocation de 24 francs aux mineurs de 10 ans.

La loi du 14 avril 1904 a apporté une heureuse innovation : dorénavant, les inscrits touchent leur pension à partir du jour où leurs 300 mois de navigation sont terminés, s'ils ont 50 ans d'âge, et ils la touchent à partir du jour où ils ont 50 ans d'âge, si leurs 300 mois étaient terminés auparavant. Avant cette loi, ils ne touchaient leur pension qu'à partir du 1er janvier de l'année suivante.

b) La Caisse de prévoyance.

La loi du 9 avril 1898, sur les accidents du travail, qui met le risque professionnel à la charge du patron, sauf dans le cas où il y a faute lourde de l'ouvrier, ne s'applique pas aux matelots. Et c'est la loi du 21 avril 1898 qui vint régler leur situation en cas de blessure ou de maladie contractée à bord, et qui fonda la Caisse de prévoyance des marins français.

Avant la promulgation de cette loi, le marin boulonnais naviguant *au mois*, s'il était victime d'un accident ou s'il con-

tractait une maladie au service du bateau, était soigné aux frais de l'armateur et touchait son salaire pendant toute la durée de la maladie, si celle-ci ne durait pas plus de quatre mois (article 162 du Code de commerce, modifié par la loi du 12 août 1885).

Et c'est à dessein que nous avons spécifié que cette règle s'appliquait au matelot naviguant *au mois*, car souvent on ne s'y conformait point dans les bateaux armés *à la part* : dans ce système, si le marin, du fait d'un accident arrivé à bord, se trouvait incapable de travailler — d'une façon temporaire ou définitive — ou s'il mourrait, lui, ou, le cas échéant, sa famille, touchait un secours dit *d'urgence*. Ce secours était insignifiant, bien que la loi du 30 janvier 1893 qui établissait la retenue de 4 0/0 sur les primes à la marine marchande, soit venue l'augmenter légèrement.

La somme totale allouée au marin ou à sa famille, se composait généralement d'une subvention de cent francs en cas de mort ou d'incapacité permanente de travail, et d'un supplément de 40 francs s'il avait des enfants âgés de moins de 16 ans et non embarqués. Ce secours, versé une fois pour toutes était bien minime, et rares étaient les cas où la veuve obtenait qu'on continuât à lui verser une pension de 30 à 80 francs, dont on devait, d'ailleurs, souvent interrompre le paiement.

La loi du 21 avril 1898 vint donc améliorer la situation du marin blessé ou malade, en établissant le régime de l'assurance obligatoire. (La loi du 8 juillet 1894 avait déjà rendu obligatoire les assurances dans les mines). Il y a, certes, là

une atteinte à la liberté ; mais on peut y voir une heureuse contrainte, le matelot étant généralement imprévoyant. Le matelot devait verser 1,50 pour cent et l'armateur versait la même somme. Les *patrons* propriétaires de bateaux à la part versaient 4 francs par homme et par an, les hommes payant une cotisation égale à la moitié de celles qu'ils payaient à la Caisse des invalides.

La loi du 29 décembre 1905 vint modifier complètement le régime établi par cette loi de 1898 et augmenter le taux des pensions tout en diminuant la part apportée par le matelot.

L'assurance — au profit des marins français seulement — est toujours obligatoire : « font obligatoirement et exclusivement partie de cette assurance, tous les inscrits maritimes à partir de l'âge de dix ans. » (Art. 1er).

La cotisation individuelle que versent les inscrits est fixée comme il suit :

1° Pour les inscrits naviguant au long-cours, au cabotage international, ou aux grandes pêches :

Personnel officier ou assimilé	: 1 0/0 des salaires portés sur le rôle.			
Personnel non officier	: 0,75 0/0	»	»	»

2° Pour les inscrits pratiquant le cabotage français, la pêche au large, le pilotage, le bornage ou la petite pêche (c'est dans cette seconde catégorie qu'entrent le plus grand nombre de pêcheurs boulonnais) :

Capitaine, maître, officier ou assimilé. . .	0,75	par mois
Patron, pilote ou assimilé.	0,40	»
Matelot ou assimilé	0,30	»
Novice ou assimilé	0,20	»
Mousse ou assimilé	0,10	»

Ainsi, pour les chalutiers à vapeur qui font la pêche en Islande ou à Terre-Neuve, pendant deux ou trois mois de l'année, la taxe varie suivant les pêches — et les hommes qui paient 30 centimes par mois pendant toute l'année, paient alors 60 centimes par mois à la Caisse de prévoyance. Mais les matelots boulonnais ne s'aperçoivent même pas de cette augmentation de la cotisation, puisque, comme nous l'avons vu, ils reçoivent un salaire net de 80 francs par mois, plus 16 francs d'indemnité de nourriture à terre, et que l'armateur se charge de payer leurs cotisations à la Caisse des invalides, à la Caisse de prévoyance et, le cas échéant, à la Caisse de secours mutuels.

Les propriétaires et armateurs (art. 4) sont assujettis au versement d'une taxe égale à 3,5 0/0 des salaires portés sur le rôle d'équipage. Ceux dont les navires sont armés à la part sont astreints au versement d'une taxe égale aux sommes fixes mensuelles payables à la caisse des invalides. Par exception, les patrons propriétaires de bateaux qui montent eux-mêmes les dits bateaux sont exonérés de cette taxe et ne sont assujettis qu'au versement de leur cotisation individuelle.

Les participants qui sont atteints de blessures ou de maladies ayant leur cause directe dans un accident ou un risque de profession survenu pendant un embarquement sur un

navire français ou s'y rattachant étroitement, ont droit, soit à une pension viagère d'infirmité, soit à une indemnité journalière fixée ainsi, conformément au tarif annexé à la loi :

Si l'incapacité de travail est absolue et permanente, ils reçoivent une pension d'infirmité du premier degré.

Si l'incapacité n'est que temporaire, les intéressés reçoivent pendant toute sa durée, une indemnité journalière calculée d'après le taux prévu au susdit tarif pour la pension d'infirmité du premier degré.

Si l'incapacité, tout en étant permanente, n'est que partielle, ils reçoivent une pension d'infirmité du second degré.

Les mêmes participants peuvent, pendant deux ans à compter de leur débarquement, et nonobstant un ou plusieurs embarquements ultérieurs, conserver leurs droits. Si l'incapacité partielle dégénère dans les deux ans, en incapacité permanente et absolue, par suite des conséquences de l'accident primitif, elle donne droit à revision et à l'allocation d'une pension d'infirmité du premier degré.

Aucune pension n'est due au participant qui a intentionnellement provoqué l'accident ou la maladie — la preuve devant être faite par la partie qui allègue la fraude.

D'après l'article 6, ont également droit à une pension : les veuves des participants qui sont tués ou périssent par suite des causes et dans les conditions prévues à l'article précédent ou qui meurent des conséquences des blessures ou des maladies énoncées audit article, pourvu que le mariage soit antérieur à l'origine desdites blessures ou maladies.

Ont droit à la même pension les veuves des participants

morts en possession d'une des pensions déterminées par l'article 5, si le mariage est antérieur à l'accident ou à la maladie qui a déterminé l'octroi de cette pension.

L'article 7 statue sur le sort des orphelins : après le décès du père et de la mère, les orphelins des participants décédés dans les conditions sus-définies, ou en possession d'une pension d'infirmité, reçoivent, quel que soit leur nombre et jusqu'à ce que le plus jeune ait atteint l'âge de seize ans, un secours annuel unique de taux égal à celui de la pension que la mère avait obtenue. Les enfants naturels, reconnus avant l'origine de la blessure ou de la maladie d'où procède le droit, participent au secours dans la même mesure que les enfants légitimes. A mesure que les ainés atteignent l'âge de seize ans, leur part est reversée sur les plus jeunes.

L'article 8 alloue aux participants et aux veuves titulaires de pensions et indemnités accordées en vertu des articles précédents, et pour chacun de leurs enfants âgés de moins de seize ans, un supplément annuel fixe de 50 francs.

En vertu de l'article 9, lorsque les participants ne laissent derrière eux ni veuves ni orphelins, un secours annuel et viager dont le taux est fixé par le tarif annexé à la loi, est accordé à chacun de leurs ascendants au premier degré.

L'article 10 est ainsi conçu : les pensions et allocations accordées en vertu des articles précédents sont indépendantes — des pensions dites de demi-solde ainsi que des secours d'orphelins accordés — sur les fonds de la caisse des Invalides de la Marine.

Le titulaire d'une pension d'infirmité du second degré qui,

ayant continué à naviguer professionnellement, n'aura pu arriver à réunir, à l'âge de 55 ans accomplis, le temps de navigation exigé par la loi du 11 avril 1881 pour avoir droit à une pension dite de demi-solde sur la caisse des Invalides de la Marine, aura droit à la transformation de sa pension du second degré en une pension d'infirmité du premier degré. On peut résumer ainsi les articles suivants :

Les dispositions de la présente loi ne font pas obstacle à ce que les participants, leurs ayants cause ou la caisse de prévoyance subrogée à leurs droits poursuivent les personnes responsables, aux termes de la loi, de l'accident ou de la maladie. Par dérogation aux articles 1384 du Code civil et 216 du Code de commerce, l'armateur ou le propriétaire du navire est affranchi de la responsabilité civile des fautes du capitaine ou de l'équipage. Il ne répond que de sa faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable, et sous déduction des indemnités et pensions dues par la Caisse de prévoyance. Les indemnités dues par les tiers viennent, au contraire, en déduction des sommes à payer par la Caisse de prévoyance.

Les pensions et autres allocations accordées en vertu de la présente loi sont incessibles et insaisissables. Le contrôle financier de l'institution appartient à la Commission supérieure de l'établissement des Invalides de la Marine.

Pour faire valoir ses droits à l'une des allocations prévues à l'article 5, le participant doit, à peine de déchéance, adresser à l'administrateur de l'Inscription maritime, dans le délai de six mois qui suit son débarquement ou son retour en France, une demande écrite ou verbale dont il lui est délivré

récépissé. La même demande doit, sous peine de déchéance, être adressée dans le délai d'un an à partir du jour de la mort du participant, ou dans le délai de deux ans à partir du jour de ses dernières nouvelles, par les veuves, orphelins, ascendants ou tuteurs.

L'indemnité journalière est accordée sans délai par décision de l'administrateur du Quartier maritime, sauf recours au ministre, après enquête administrative effectuée d'urgence et pour une durée qui ne pourra excéder 4 mois. Au delà de ce terme, elle peut être transformée, par décision du ministre, en une indemnité renouvelable de 6 mois en 6 mois. Trois ans après la décision ministérielle, cette indemnité renouvelable est supprimée ou convertie, après nouvelle visite, en pension d'infirmité.

Les arrérages des pensions viagères et des secours annuels de la Caisse de prévoyance sont payés par trimestre sur la production d'un certificat de vie.

Un décret portant règlement d'administration publique (14 avril 1906) détermine les justifications à produire pour l'établissement du droit ainsi que les délais dans lesquels ces justifications devront être présentées. Enfin deux instructions ministérielles, l'une du 20 avril 1906, l'autre du 20 octobre 1907, sont venues apporter les indications nécessaires pour l'application de la nouvelle loi et régler minutieusement les plus petits détails.

Telles sont les principales dispositions de cette loi du 29 décembre 1905. On voit combien fut amélioré le sort du

matelot rendu infirme par accident ou le sort de sa veuve et de ses enfants en cas de mort.

Mais cette situation est encore loin de celle qui fut faite aux ouvriers par la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail dans l'industrie.

Pour les ouvriers de l'industrie, si l'incapacité permanente de travail est absolue, l'indemnité est une rente égale aux deux tiers du salaire annuel. Si l'incapacité n'est que partielle, la rente est égale à la moitié de la réduction que l'accident fait subir au salaire.

Si l'incapacité est temporaire, l'indemnité est égale à la moitié du salaire journalier, et en cas d'accident suivi de mort, une rente viagère est payée au conjoint survivant, aux enfants ou aux ascendants. L'ouvrier, par suite de ce transfert du risque professionnel, touche une rente dans des cas où, précédemment, il ne touchait rien. Mais, lorsqu'il pouvait prouver la faute du patron, il touchait davantage qu'aujourd'hui — où il lui est interdit de se prévaloir d'aucune autre disposition que celles de la loi du 9 avril. C'est la conséquence du caractère forfaitaire attribué aux indemnités dues en vertu de la loi nouvelle.

Le marin, au contraire, ou ses ayants cause, conserve le bénéfice des articles 1382 et suivants du Code civil et de l'article 262 du Code de commerce (article 11 de la loi du 29 décembre 1905). Et en cas de maladie, il continue de recevoir son salaire plein et des soins de l'armateur pendant quatre mois. Ce n'est qu'à l'expiration de ce délai que la Caisse de prévoyance lui verse un secours ou une pension d'infirmité.

CAISSE DE PRÉVOYANCE

Tarif des pensions d'infirmité et des pensions et secours annuels, pour l'exécution de la loi du 29 décembre 1905

Désignation	Pension d'infirmité (Art. 5)		Pensions des veuves ou secours annuels aux orphelins (Art. 6 et 7)	Secours aux ascendants (Art. 9)	Supplément annuel pour enfants de moins de 16 ans (Art. 8)
	1er degré	2e degré			
Capitaines au long-cours titulaires d'un brevet supérieur.	2 200	1 430	1 100	550	
Capitaines non titulaires d'un brevet supérieur, mécaniciens de 1re classe, médecins	1 600	1 040	800	400	
Maîtres au cabotage, mécaniciens de 2e cl.	1 320	840	720	360	
Inscrits titulaires d'un brevet de pilote ou de patron pour la pêche d'Islande. . .	1 000	650	600	300	
Inscrits non titulaires des brevets ci-dessus et embarqués comme officiers au cabotage ou à la grande pêche, ou comme patrons d'embarcations pratiquant la pêche au large ou exerçant en mer la petite pêche, le bornage ou le pilotage .	800	520	480	240	50
Inscrits maritimes ne se trouvant dans aucune des catégories ci-dessus	600	390	360	180	

c) La société de secours aux familles des Marins français naufragés

Avant l'établissement de la Caisse de prévoyance, les familles des matelots naufragés se trouvaient souvent dans le plus complet dénuement. Certes, la charité publique ne manquait point de s'exercer largement. Mais il fallait parfois attendre longtemps après ces fonds. Le produit des quêtes et des souscriptions ne parvenait aux intéressés qu'après un laps de temps très long et la douleur des veuves et des orphelins s'aggravait de la crainte de manquer des choses les plus nécessaires.

C'est pour remédier à cette situation que M. Alfred de Courcy fonda le 4 Juillet 1879 la société de secours aux familles des marins français naufragés. Elle fut aussitôt reconnue d'utilité publique, par le décret du 12 mars 1880, rendu en conseil d'Etat. Le but de cette société est de « secourir l'indigence des veuves, enfants et ascendants des marins français naviguant sur les barques de pêche, bateaux pilotes et autres embarcations, et morts par suite de naufrage ou de tout autre accident de mer ». Les assureurs maritimes français, ou opérant en France, apportèrent leur concours à cette société.

L'objectif des fondateurs étant de donner un premier secours qui permettrait aux familles éprouvées de parer aux éventualités et de subvenir à leurs premiers besoins, on ne fixa point de minimum et le taux des subventions ne fut pas

limité par un tarif. Les situations, en effet, diffèrent d'un port à un autre, et, dans un même port, diffèrent suivant les cas. La société garda donc toute latitude quant à l'importance des secours à envoyer. Quant aux renseignements nécessaires pour apprécier équitablement la somme qui pourra apporter une aide efficace, ils sont fournis à la Société par le commissaire de l'Inscription maritime. Cette intervention gracieuse des commissaires de la marine a d'immenses avantages : aucune infortune, si obscure qu'elle soit, ne leur échappe. Ils sont les meilleurs appréciateurs des besoins et des moyens de les soulager. Ils sont autorisés à diriger l'emploi des secours qui pourraient être dissipés. Ils veillent donc avec sollicitude au paiement des loyers et autres dettes, à l'achat de vêtements pour les enfants, et, le cas échéant, à l'achat de filets et d'autres instruments de travail. Ce n'est pas seulement l'aumône : c'est l'assistance opportune.

Ainsi donc, dans le principe, la Société, qu'on désigne généralement, pour plus de simplicité, sous le nom de Société de Courcy, donnait un premier secours, et là se bornait son rôle.

Aujourd'hui, elle possède des fonds de réserve considérables, grâce aux dons et legs qu'elle peut recueillir comme Etablissement reconnu d'utilité publique. Aussi a-t-elle élargi le domaine de son assistance. Tous les ans, elle met à la disposition des commissaires de l'Inscription maritime une certaine somme pour apporter un soulagement aux infortunes, même d'ancienne date, qui ne bénéficient pas des dispositions de la loi du 21 avril 1898 ou de la loi du 29 décembre 1905.

Cette société fut accueillie avec sympathie dans les ports de mer. Aidée des subventions des Chambres de Commerce, et d'un grand nombre de municipalités, elle a constamment augmenté ses moyens d'action.

CHAPITRE II

—

ŒUVRES LOCALES

a) Société de secours mutuels entre les marins

La « société de secours mutuels de Notre Dame de Boulogne entre les marins embarqués sur les navires, bateaux et canots de la circonscription du quartier de Boulogne » a pour but :

1° De subvenir aux premiers besoins, soit des femmes et enfants, soit du père ou de la mère, soit des ascendants, soit enfin des orphelins des marins péris à la mer ou dans le port ou bien victimes d'accidents provenant immédiatement du service du bord ;

2° De procurer les soins du médecin et les médicaments aux marins sociétaires et à leurs femmes et enfants au-dessous de dix ans, quand les ressources de la Société le permettront.

Les participants sont tous les marins de la circonscription de Boulogne, (non compris Etaples), inscrits définitifs ou provisoires, âgés de 10 à 60 ans, qui demandent à faire partie de la société et y sont admis par le conseil d'administration.

Ne sont admis que les marins appartenant à des équipages

dont les armateurs, écoreurs ou patrons consentent à recueillir le montant des cotisations des hommes embarqués et à les verser aux époques convenues dans la caisse de la Société. Toutefois, sont admis à titre de membres participants libres, tous les inscrits du quartier qui consentent à verser à l'avance entre les mains du trésorier le montant d'une cotisation semestrielle.

La participation des marins embarqués prend fin de droit à l'époque de leur débarquement, ou bien de la clôture des rôles par suite de sinistres, ventes ou démolition. Pendant leur séjour sur des bateaux de Boulogne, les marins des autres ports sont admis et traités dans les mêmes conditions que les inscrits boulonnais.

La Société admet comme membres honoraires toutes les personnes qui, sans participer aux avantages de la Société, paient une cotisation annuelle ou font des dons à la Société.

La cotisation des membres participants est de 1 fr. 50 par mois pour les capitaines, maitres et patrons ; de 0 fr. 75 pour les matelots et novices ; de 0 fr. 50 pour les mousses. Les armateurs qui désirent laisser à la Société le soin de traiter leurs équipages tant pour les maladies que pour les blessures contractées à bord, paient une rétribution mensuelle de 0 fr. 25 par matelot, novice et mousse.

L'exemption de la cotisation, avec maintient du traitement gratuit, est accordée à tout membre participant âgé de 60 ans et ayant fait partie de la Société au moins pendant 10 ans.

Les cotisations sont versées semestriellement entre les mains du Trésorier par les armateurs ou écoreurs. Pour les

hommes engagés à la part, le montant des cotisations dues par les marins sociétaires est compris dans les avaries communes afférentes aux équipages. Tout membre participant condamné en cour d'assises ou en police correctionnelle pour crime ou délit est immédiatement rayé du contrôle de l'association.

La société s'engage à payer :

Un secours à la veuve de tout marin sociétaire noyé en mer ou dans le port, ou victime d'accident provenant immédiatement du service du bord, à moins de cas exceptionnels que le bureau se réserve d'apprécier.

Les enfants non encore âgés de 15 ans (y compris les enfants posthumes) ont droit à un secours à la mort de leur auteur sociétaire.

Ce secours est également accordé à chacun des orphelins (âgés de moins de 15 ans) d'un sociétaire veuf, noyé ou tué dans les circonstances ci-dessus décrites. Il est accordé aussi soit au père, soit à la mère, soit au grand-père ou à la grand'mère d'un marin célibataire ou veuf sans enfants, vivant avec ses parents ou ascendants et qui aurait été noyé ou tué comme il est dit plus haut.

Les marins qui, dans le cours de la navigation, auraient contracté des maladies graves ou reçu des blessures dont la suite rendrait impossible l'exercice de leur profession, peuvent, pourvu que le fait de leur invalidité ait été régulièrement constaté dès leur arrivée, obtenir, lorsqu'ils ont cessé de faire partie des équipages des navires sur lesquels ils étaient embarqués, une indemnité journalière de maladie qui est fixée

par la Commission et ne peut en tous cas excéder la somme totale de cent francs.

La Société accorde aux membres participants la gratuité des soins médicaux et des remèdes pour le traitement des maladies ou blessures contractées à terre ou à la mer. Elle ne doit pas le traitement des maladies provenant de l'intempérance ou de la débauche et des blessures reçues dans une rixe où le sociétaire a été l'agresseur, ou dans les troubles publics auxquels le sociétaire aurait volontairement pris part.

La gratuité des soins médicaux et des médicaments n'est pas accordée seulement au sociétaire, mais aussi à sa femme et à ses enfants juqu'à l'âge de dix ans. Et c'est là un des principaux avantages offerts par cette société. De même, les femmes de sociétaire ont droit, lorsqu'elles accouchent, à un secours en argent dont le montant est fixé à 20 francs.

Les membres participants reçoivent les soins du médecin de la société désigné pour leur quartier et peuvent choisir leur pharmacien parmi ceux désignés par le bureau.

Les ressources de la société se composent :

1° Du capital,

2° Des versements des membres participants,

3° Des cotisations des membres honoraires,

4° Des intérêts du capital,

5° Des subventions accordées par l'Etat, le Département et les Communes,

6° Des dons et legs particuliers dont l'acceptation aura été approuvée par l'autorité compétente (art. 910 du Code civil et 98 du Décret organique),

7° Du produit des amendes prononcées par les statuts.

Un fond commun de retraites a été créé, conformément à la loi du 1er avril 1898 et placé à la caisse des dépôts et consignations, ce fonds se compose :

1° De prélèvements faits sur les excédents de recettes,

2° Des subventions accordées par l'Etat, le Département ou la Commune en faveur du fonds de retraite,

3° Des dons et legs faits en faveur du fonds de retraite et de ceux faits sans affectation spéciale. Toutefois, l'autorisation de l'autorité compétente est nécessaire pour leur acceptation.

Les arrérages du fond commun servent à la création de pensions viagères dont la quotité est fixée sur la proposition du conseil d'administration. Ces pensions ne pourront être inférieures à 27 francs ni excéder le décuple de la cotisation annuelle soit 180 francs pour un patron ou 90 francs pour un matelot.

Pour être présenté comme candidat à la pension, le membre participant doit avoir au moins 60 ans d'âge et avoir acquitté sa cotisation sociale pendant 20 ans. Néanmoins, l'assemblée générale peut abaisser ces limites, mais les candidats devront au moins être âgés de 50 ans et avoir payé leur cotisation pendant 15 ans.

Le nombre des pensions est fixé chaque année par l'Assemblée générale et ne peut excéder les arrérages du fonds commun.

Enfin, en dehors des pensions viagères, la société accorde à certains de ses membres des allocations annuelles prises sur les ressources disponibles ou les arrérages du fonds commun.

Les titulaires en sont désignés parmi les membres âgés de plus de 60 ans et ayant acquitté la cotisation sociale pendant 20 ans.

Cette société de secours mutuels est actuellement très florissante, mais tous les armateurs n'y font point inscrire leurs hommes. Ils préfèrent les faire soigner à leurs frais.

b) Société boulonnaise de secours aux familles des marins français naufragés.

La Société boulonnaise de secours aux familles des marins français naufragés, fondée en 1894 par des armateurs et négociants de Boulogne, et reconnue d'utilité publique par décret du 26 novembre 1897, a pour but de secourir l'indigence des veuves, enfants et ascendants des marins français appartenant au quartier maritime de Boulogne-sur-Mer, qui, embarqués sur des navires, barques de pêche, bâteaux-pilotes, ou autres embarcations, auront péri par suite de naufrage ou de tout autre accident de mer.

Quoi qu'il en soit de la similitude de dénomination, cette société n'est pas une filiale de la société de Courcy. Et, bien qu'elle poursuive le même but, à savoir l'octroi de premiers secours — et même de secours ultérieurs aux familles particulièrement intéressantes — les raisons qui en amenèrent la fondation sont différentes de celles qui incitèrent M. de Courcy à fonder la Société française de secours.

Ceux qui s'intéressent au sort du marin et de sa famille

avaient constaté, en effet, que la charité privée, pour louable que soit la contribution spontanée qu'elle apporte au soulagement des familles des naufragés, est incapable de faire une répartition juste et équitable entre ces familles. D'autre part, quand un bateau se perd corps et bien, et que 20 ou 25 hommes disparaissent à la fois, laissant dans la misère de nombreuses familles, les plus indifférents s'émeuvent. C'est alors un mouvement irrésistible de sympathie et de charité. La presse, tant locale que nationale, fait appel aux riches et les dons affluent. Les sommes qu'on réunit ainsi sont parfois considérables. Lors de la tempête, tristement fameuse à Boulogne, du 14 octobre 1881, où tant d'hommes disparurent à la fois, on fit partout des quêtes : des listes de souscription circulèrent de tous côtés ; et des veuves touchèrent dix et douze mille francs. Certes, il serait malséant de prétendre que cette somme fut trop élevée, la perte que les malheureuses venaient de faire étant, par sa nature, inestimable. Et on doit admirer ce résultat. Mais à côté de ces accidents retentissants, il en est d'autres qui font moins de bruit parce que le nombre des naufragés est plus restreint. Ainsi, de temps à autre, un homme est élingué par un coup de mer, ces malheurs sont assez fréquents, et la pénible situation qu'ils créent à la veuve et aux orphelins du disparu n'est pas moins digne d'intérêt. Cependant, dans ces cas, la charité ne vient apporter qu'une assistance insuffisante. Et c'est pour remédier à cette inégalité dans la répartition que fut créée la Société boulonnaise de secours aux marins naufragés. Certes, quand un accident collectif se produit, elle donne son obole ;

mais elle réserve ses faveurs aux cas isolés, où les situations particulières, pour n'avoir point l'aspect de catastrophes, n'en sont pas moins pitoyables.

Les ressources de la Société se composent :

1° Des cotisations et des souscriptions de ses membres ;

2° Des subventions qui pourront lui être accordées ;

3° Du produit des ressources créées à titre exceptionnel et, s'il y a lieu, avec l'agrément de l'autorité compétente ;

4° Enfin, du revenu de ses biens et valeurs de toute nature.

Parmi les ressources exceptionnelles, on peut ranger les quêtes, les loteries, les concerts et représentations théâtrales, les fêtes de toute sorte auxquelles les sociétés similaires ont recours pour accroître leurs ressources. Généralement, la société prend soin d'organiser ces fêtes de bienfaisance et ces loteries peu après les grandes catastrophes, au moment où l'opinion publique est émue par un malheur encore récent.

En conformité de ses principes, la société ne donne qu'une part des bénéfices ainsi réalisés à ceux qui viennent d'être secourus par tant d'autres œuvres d'assistance, et en conserve la majeure partie pour les misères moins connues.

Certes, l'établissement de la Caisse de prévoyance a heureusement modifié la situation des familles de marins naufragés. Mais la société n'a pas perdu son utilité ; la liquidation des pensions ne se fait pas instantanément ; elle exige une foule de formalités et de démarches qui retardent considérablement le paiement des premiers arrérages, et le secours

immédiat que la société vient verser aux veuves et aux orphelins est toujours le bienvenu.

La Société boulonnaise, à l'instar de la Société de Courcy, n'a pas fixé un tarif *ne varietur* pour les secours qu'elle donne : son comité est formé, en majeure partie de boulonnais, de gens connaissant la marine, vivant avec les matelots, et capables d'apprécier justement le secours immédiatement nécessaire. On peut cependant prendre, comme moyenne, le chiffre de cent francs alloués à la veuve, auxquels s'ajoute une somme de cinquante francs par orphelin.

Tous les ans, la Société boulonnaise distribue une partie de ses fonds disponibles — à moins que le nombre des accidents n'ait épuisé ses ressources — aux veuves et aux orphelins créés par les accidents des années précédentes et dont la situation lui a été signalée comme particulièrement malheureuse.

La société possède aujourd'hui un fonds de réserve de 40 000 francs, et une somme de 20 000 francs est immédiatement disponible.

c) L'Orphelinat des marins.

M. Camille Pelletan, ministre de la Marine, inaugura à Boulogne, en 1904, l'Orphelinat Eugène Pelletan, destiné à recevoir les fils des marins décédés en mer.

Cet orphelinat fut ouvert la même année et reçut huit enfants.

Actuellement, trente-deux lits sont occupés, et l'an prochain on atteindra vraisemblablement le maximum prévu, soit quarante lits.

Le bâtiment, qui coûta 80 000 francs, fut construit grâce à une subvention de l'Etat, prélevée sur les fonds du pari-mutuel.

La Société de l'Orphelinat des marins, présidée par M. Peron, maire de Boulogne, fut créée pour recueillir les fonds nécessaires au fonctionnement de l'œuvre. Comme les sommes ainsi recueillies étaient insuffisantes, la société fit appel, de nouveau, à l'Etat. Le Ministère du Commerce lui accorda une subvention et le Ministère de la Marine lui remit une part des retenues de 2 0/0 sur les primes à la marine marchande. Le montant total des subventions ainsi reçues s'éleva, pour l'année 1907, à 24 000 francs.

L'orphelinat reçoit les fils de marins perdus en mer, du moins ceux du premier arrondissement maritime, qui comprend tous les ports, depuis Dunkerque jusqu'au Hâvre. Et c'est la conséquence des subventions de l'Etat : l'œuvre n'a pu conserver un caractère purement local. Au reste, peu de Boulonnais en ont profité jusqu'ici ; une sorte d'amour-propre — absolument déplacé d'ailleurs — empêche les veuves de marins boulonnais d'y envoyer leurs enfants. Cependant, elles commencent à revenir de leur prévention et, dès cette année, plusieurs enfants dont la famille habite la localité ont leur lit dans les dortoirs de l'Orphelinat Pelletan.

L'orphelinat ne reçoit que les enfants âgés de plus de huit ans. On les classe, suivant leur âge, en deux catégories, qui

ont leur dortoir, leur lavabo et leur salle d'études respectifs. Ils ne reçoivent pas l'instruction à l'orphelinat : les petits, de huit à treize ans, sont conduits à l'école primaire par un surveillant. Les grands se rendent à l'Ecole pratique d'Industrie sous la conduite du Directeur de l'orphelinat qui est lui-même professeur à cette école. Ils acquièrent là, en même temps qu'ils complètent leur instruction générale, des connaissances techniques : mécanique, électricité, dessin industriel, etc., et ils apprennent aussi à manier l'outil. Ils en sortent munis d'une solide instruction et sont aptes à devenir d'excellents contremaîtres d'industrie, ou de très bons mécaniciens pour la marine. Chaque jeudi, les grands font une sortie en mer à bord de la « Manche », bateau mixte, à voiles et à vapeur, attaché à la station aquicole. Pendant les vacances, ceux qui se destinent à la profession de mécanicien dans la marine marchande font une ou deux *marées* à bord de grands chalutiers à vapeur.

L'admission des enfants est absolument gratuite. On leur donne, dès leur arrivée, un trousseau complet qu'ils rangent dans la petite armoire placée à la tête de chaque lit.

Le mobilier est très simple : chaque enfant a un lit de fer, une armoire, une table de nuit en fer, dans le tiroir de laquelle il range ses ustensiles de toilette, et une descente de lit.

Le service de nettoyage est assuré par les enfants, qui vident eux-mêmes leurs eaux, font leur lit et lavent le plancher à tour de rôle. Ces travaux sont accomplis avec soin et la propreté des locaux est parfaite.

L'absence de cours et de classes dans l'établissement a permis d'en réduire le personnel au strict minimum : il n'y a qu'un directeur et un surveillant. En l'absence de l'un d'eux, un des plus anciens élèves surveille ses camarades.

Et le directeur a su si bien — sans jamais infliger de punitions — donner à chacun le sentiment de ses devoirs envers les autres et envers lui-même, que l'ordre règne, parfait, en dépit des différences d'origine et de l'esprit de clocher qui auraient pu amener bien souvent la discorde dans ce petit monde.

Bien conduits, bien logés, et bien nourris, les enfants de l'Orphelinat des marins sont heureux et bien portants, et tous sont parmi les mieux notés des écoles qu'ils fréquentent.

Il y a là une organisation excellente, très peu couteuse, et qui pourrait être un modèle pour les villes qui se proposent de créer des établissements similaires.

QUATRIÈME PARTIE

Le Matelot boulonnais

CHAPITRE PREMIER

—

LE MATELOT ET SA FAMILLE

a) *Le matelot à terre*

La situation est très différente, selon que le marin est à terre pour un jour ou deux, entre deux *voyages*, ou pour deux semaines ou même pour deux mois, quand les bateaux sont désarmés ou bien en réparations.

Quand le matelot est à terre pour un jour ou deux, sa femme, s'il est occupé à bord au déchargement du poisson, va lui porter, vers neuf heures du matin, son petit déjeuner. A midi, ou plus tard quand le débarquement a duré longtemps, il va manger chez lui — le plus souvent la soupe et le

bœuf. Si les temps sont durs, la mère et les enfants mangent comme les autres jours quelque ragoût substantiel. Quant à l'homme, il a droit à un morceau de viande qui réparera ses forces.

L'après-midi, on envoie les enfants à l'école — les plus jeunes sont confiés à une voisine — et les parents vont en promenade. Le plus souvent, la femme s'est fait remettre la *gaînée* du mari, et c'est elle qui règle toutes les dépenses. Quand la femme ne peut ou ne veut pas l'accompagner, le matelot va faire une promenade sur les quais. Sa gaînée en poche, il va au cabaret avec les camarades. Aussi, dans ce cas, la femme emploie-t-elle toute son habileté à se faire donner la plus grande partie de la *gaînée* avant que son mari ne sorte de la maison.

Le lendemain matin, — les bateaux sortant généralement du port dans la matinée, — la femme ne va pas à l'atelier : elle fait l'*avitaillement* de son mari, lui achète les vivres et la boisson supplémentaires et les lui porte à bord. Dès qu'elle arrive le long du bateau, l'*homme* lui prend sa manne, va la vider dans sa couchette, et remonte sur le quai où il reste près de sa femme, jusqu'à l'heure du départ. Quand l'homme embarque, la femme se dirige vers la jetée et accompagne ainsi le bateau à sa sortie du port. Mais cette coutume tend à disparaître, depuis que les chalutiers à vapeur rentrent à des intervalles rapprochés et fixés d'avance. On ne l'observe plus guère que lors des départs pour les longs voyages.

Quand le matelot est à terre pour quelque temps, c'est une charge écrasante pour le budget du ménage. La femme

et les enfants continuent à vivre de soupes, de charcuterie, ou de ragoûts, ou bien encore de tartines beurrées trempées dans du thé au lait. Mais il faut toujours, au moins à l'un des repas, un morceau de viande pour l'homme. D'autre part, quoiqu'il ne touche pas, à cette époque, de *gainée*, il lui faut quand même sa ration d'eau-de-vie et de tabac. Un matelot, sans être pour cela un ivrogne, prend volontiers un café à l'eau-de-vie le matin, un autre après le déjeuner, et un peu d'alcool dans son thé le soir. Si on y ajoute le tabac, c'est bien un minimum de 50 centimes par jour qui se trouve ainsi dépensé. Et on peut évaluer à un franc la dépense supplémentaire de nourriture. Soit, par quinzaine, une dépense au moins égale à 22 fr. 50.

Si le mari navigue à bord d'un voilier (et seuls les voiliers harenguiers désarment ainsi pendant deux mois), il gagne, dans cette même quinzaine, 42 fr. 90. Il reste donc 20 fr. 40 pour nourrir, habiller, loger et chauffer la femme et les enfants. Quelles que soient les vertus du crédit, il ne peut suffire à suppléer au déficit. Il faut donc que la femme travaille pendant ce temps. Si l'on fixe à deux francs le salaire moyen de la femme, et si l'on suppose qu'elle travaille 12 jours dans sa quinzaine, on a un budget de recettes utiles de 44 fr. 40 par quinzaine ou 88 fr. 80 par mois, sur lequel il faudra prélever 15 à 20 francs de loyer, les frais de garde des enfants pendant le travail de la mère, etc...

Ce chiffre est évidemment très faible, eu égard au prix élevé des denrées ; et c'est là le grand désavantage des voiliers : non seulement les hommes y gagnent moins, mais ils

sont, pendant deux mois, à la charge du ménage. Aussi, aujourd'hui, les marins s'embauchent-ils de préférence à bord des vapeurs où ils gagnent plus, sans avoir à subir un pareil chômage.

Les chiffres de dépense que nous citons plus haut ne sont nullement exagérés : ils sont plutôt au-dessous de la réalité. Et ces dépenses supplémentaires arrivent au moment le plus pénible, celui où l'homme n'a pas de *gainée*, et celui où il ne rapporte pas de poisson pour nourrir sa famille.

Aussi la femme, quels que puissent être ses sentiments à l'égard de son mari, aspire-t-elle avec impatience au jour du départ. Encore, ce jour-là, faut-il qu'elle lui donne un *avitaillement* supplémentaire ! Enfin, quand il est parti, elle peut penser à faire quelques économies pour donner un acompte aux fournisseurs qui lui ont fait crédit.

Et voilà bien le principal défaut de l'organisation : le crédit. Comme les grandes maisons ne l'accordent pas, on s'adresse à de petits boutiquiers du quartier qui livrent à crédit l'épicerie, la bière, les légumes, le beurre, et par petites quantités. La *matelote* (nous parlons en général, en réservant les exceptions) envoie un de ses enfants chercher : un sou de thé, deux sous de sucre, ou deux sous de café. Aurait-elle de l'argent dans sa poche, que, par habitude, elle ne paie pas au comptant : l'épicier marque la vente sur son livre. Avec ce système, elle paie toutes ces marchandises deux fois plus cher qu'elles ne valent — et elle est toujours en retard d'une quinzaine chez l'épicier.

Le matelot ne s'inquiète guère de ces détails de ménage.

Il n'a jamais manqué de rien ; il n'a pas souffert, lui qui a si lourdement obéré le budget familial, de la pénurie d'argent : il a toujours vu, d'autre part, sa femme et, auparavant, sa mère, s'occuper seule de régler ces questions d'économie domestique. Ausssi a-t-il l'esprit parfaitement tranquille. Il admet très bien que sa femme et ses enfants vivent chichement en son absence pour combler, à grand peine, le déficit causé par sa trop longue présence. Mais il ne faut pas lui en vouloir : il ne se rend pas compte exactement de l'étendue du sacrifice qu'il leur impose.

En l'absence du mari, dans presque tous les ménages, on vit de soupes ou de ragoûts. Le soir, on dîne de thé au lait et de pain beurré. Souvent, quand la mère travaille dans un atelier, elle envoie, dès qu'elle rentre, chercher par un des enfants des pommes de terre frites et de la charcuterie. Pour éviter les discussions sur la grosseur des parts, autant que pour supprimer la vaisselle, elle fait prendre chez le marchand de frites autant de paquets d'un sou qu'il y a de têtes. De même chez le charcutier. Ou bien encore, si elle est en bons termes avec sa voisine, celle-ci se charge de nourrir la femme et les enfants moyennant un prix fixé. Dans ce cas, la femme qui travaille à l'atelier ne s'occupe de rien. A son retour, elle prend son pain chez elle et s'en va avec toute sa famille chez la voisine qui calcule scrupuleusement, au centime près, le prix de revient de la soupe ou du ragoût. Le dîner terminé, elle remporte chez elle ce qui lui reste de pain.

b) Economie domestique

Nous avons vu qu'un des grands défauts de la *matelote*, c'est d'acheter à crédit tout ce dont elle a besoin. Le marchand, dans ces conditions, a une tendance à diminuer soit la quantité, soit la qualité de la marchandise pour retrouver, d'abord, l'intérêt de son argent et ensuite (cette raison est peut-être la meilleure des deux) pour compenser ses risques de perte. Trop souvent, en effet, quand une matelote doit de l'argent à un épicier, elle change de quartier et tout est dit : l'épicier ne verra jamais rentrer un sou de cette créance. Or, elle a été amenée par sa propre faute à cette situation déplorable : le crédit est devenu chez elle un véritable besoin. Telle famille qui, il y a trois ans, était *en retard* d'une quinzaine chez l'épicier, est encore dans la même situation, sans qu'elle se soit endettée davantage. Or, il est certain que si un gain inattendu, une gratification supplémentaire élevée, était venue lui fournir les moyens d'en sortir, il y a deux ans, elle n'en serait pas moins revenue aujourd'hui au même point. Peut-être même n'aurait-elle pas seulement tenté d'éteindre sa dette : il est très probable que cette somme se serait évanouie en dépenses futiles, théâtre ou bijoux.

La boulonnaise croit avoir fait tout son devoir, quand sur sa quinzaine, elle a versé à ses fournisseurs les a-compte habituels. Elle ne peut comprendre que le meilleur placement qu'on puisse faire c'est de payer les dettes contractées précédemment. Elle préfère garder un peu d'argent chez elle « en

cas de besoin », et cet argent se trouvera dépensé inutilement. Elle achètera un coupon de soie — dont elle n'a nullement besoin — mais qui constitue une occasion superbe, ou un corset, ou des souliers vernis. Car voilà bien le défaut capital de la boulonnaise : la coquetterie. Et non point tant la coquetterie que l'orgueil ; non point tant le désir, en soi louable, de paraître belle, que celui d'écraser sa voisine par un luxe plus grand, non point cette coquetterie qui se pare d'un rien, mais l'orgueil des objets coûteux, des bijoux pesants dont on dira bien haut le prix élevé.

Et cet orgueil ne s'arrête point au costume, mais se porte aussi sur le mobilier. On ne trouve plus guère, à Boulogne, de ces vieux meubles massifs que se transmettaient les générations successives, mais des meubles modernes, sans aucune valeur artistique, et qui n'en coûtent pas moins fort cher.

Si ce mobilier leur était donné en mariage, ou que le jeune ménage l'achetât à deniers comptants, il n'y aurait que demi-mal. Mais nous retombons ici dans un défaut du même ordre que celui que nous avons constaté plus haut : ces meubles sont achetés à tempérament, dans de grandes maisons de crédit. Et alors, là où un mobilier de deux cents francs suffirait, on en achète un de huit cents francs puisqu'on n'a pas à le payer immédiatement. C'est une véritable plaie pour le prolétariat que le développement de ces maisons de crédit qui sont d'autant plus dangereuses pour notre prolétariat maritime qu'il a le goût du luxe, sinon du confortable, et qu'il veut, avant tout, paraître.

La femme est très coquette. Son costume de cérémonie coûte très cher. Si l'on additionne les prix du bonnet, qui peut coûter jusqu'à 150 francs si la coiffe est de vraie dentelle, du châle de soie, de la robe de même étoffe, on peut estimer de 200 à 500 francs le prix total de la grande toilette d'une matelote. Encore ne comptons-nous point les bijoux : les bagues, qu'on rougirait de ne point avoir, la longue chaine d'or et les lourdes boucles d'oreilles. Ici, il est préférable de ne point citer de chiffres, le prix de ces bijoux pouvant croître jusqu'à d'invraisemblables limites.

Le matelot boulonnais, dans les grandes cérémonies, porte le chapeau haut de forme, la redingote et les souliers vernis. Pour la promenade, il porte le chapeau rond et le veston : sa figure, complètement rasée, seule le différencie du *bourgeois*.

Quand son bateau est à terre et qu'il a de l'ouvrage à bord, il part de chez lui, vêtu d'une petite vareuse en coton tanné, et d'un pantalon de drap bleu qui tombe sur les petites bottes. Arrivé à bord, il plie très soigneusement sa vareuse propre, la pose sur sa couchette, avec sa casquette, passe une culotte de toile par dessus son pantalon, endosse une vieille vareuse, coiffe un vieux chapeau, et il est prêt pour le travail.

Par beau temps, ou pour sortir du port, il reste généralement dans cette tenue. Ce n'est qu'au large — ou même à terre, pendant la harenguaison — qu'il se couvre de ses véritables vêtements de travail : le *soroit*, en toile huilée, le *ciré*, longue vareuse en coton également huilé, qui lui descend jusqu'aux genoux, le *cotillon*, culotte de grosse toile qui recouvre les grandes bottes, jusqu'à mi-jambes. C'est la

tenue des *grands mauvais temps*. En général, pour travailler plus à l'aise, le boulonnais met un *cholard, ciré* beaucoup plus court, et un tablier de grosse toile, la *pée*. Ses mains sont protégées par des *halouans*, sorte de gants sans doigts, en laine épaisse et feutrée.

Sa redingote, il n'a pas souvent l'occasion de la mettre, sauf quand il est à terre pour les grandes fêtes : la Saint-Pierre, la Bénédiction de la mer, ou la Communion. Ces jours là, toute la famille endosse les habits de cérémonie, depuis la mère jusqu'au dernier des marmots. Tout le monde va à la messe. Le communiant est parti d'abord, portant dans un beau mouchoir brodé, un énorme missel doré sur tranches. La mère l'accompagne : c'est elle qui porte le cierge, très haut, très gros et très lourd. Et elle ne le porte pas sans ostentation : il importe que les gens qui s'arrêteront pour juger d'un coup d'œil la toilette de la mère et de l'enfant, apprécient le cierge à sa juste valeur.

Le soir, on fait un repas plantureux, dont le menu ne varie guère : bouillon, bœuf et veau rôti. Les plus riches y ajoutent un gigot et de la volaille. Mais on y mange très rarement du poisson.

Ainsi, luxe d'ameublement, luxe de toilette, luxe aux dépens du confortable et de la nourriture quotidienne.

Certes, il y a bien, dans ce luxe, des degrés : la marine boulonnaise a son aristocratie. Mais cette aristocratie ne se distingue guère de la moyenne que par ce supplément de luxe et non point par une amélioration de l'ordinaire. La nourriture y est sensiblement la même.

c) *Les mœurs*

Les mœurs sont, à bien peu près, les mêmes, dans ces classes différentes. Les femmes y sont généralement honnêtes, et les enfants viennent nombreux. Le malthusianisme n'a pas encore diminué la natalité, du moins de façon sensible. On peut constater cependant que la jeune génération est plus avertie. Le travail en commun dans les ateliers est accompagné de conversations à haute voix sur des sujets parfois très délicats. Et telles femmes qui se répandaient naguère en lamentations sur l'injustice du sort — qui leur envoie plus d'enfants qu'à ceux qui ont les moyens de les nourrir — connaissent maintenant la raison des choses.

Cette promiscuité des ateliers fait vite l'éducation sentimentale des apprenties. Elles sont encore bien jeunes qu'elles n'ont plus — moralement — rien à apprendre. A 15 ou 16 ans, parfois plus tôt, elles se fiancent à un jeune homme, un boulonnais, elles lui *parlent*, mais elles ne se promènent ouvertement avec lui que lorsqu'il a obtenu de leur mère cette faveur importante qu'on nomme *l'entrée de la maison*. Quand la mère d'un jeune homme juge qu'une jeune fille convient à son fils, elle va trouver la mère de celle-ci et lui demande pour son fils l'entrée de la maison. Si cet honneur lui est accordé, on appelle le jeune homme, qui rôde dans les environs, et on boit le café. Dès ce jour, le jeune homme, quand il est à terre, vient chercher sa fiancée et la conduit à l'atelier. Ils se promènent ensemble le dimanche. Ils vont au

bal — seuls — est-ce à dire qu'ils ne se permettent point de trop pressantes familiarités?... souvent, il faut hâter le mariage, si l'on ne veut pas célébrer le baptême le même jour. Parfois même, le jeune homme est père avant de partir au service. Dans ce cas, il ne se marie qu'au retour. Mais les cas d'abandon sont très rares et seraient très sévèrement jugés par l'opinion publique. S'il n'y a pas d'accident de ce genre, les jeunes gens *se parlent* ainsi pendant plusieurs années. Dans ce cas, en l'absence du fiancé (qu'il soit à la mer ou au service de l'Etat) la jeune fille passe la journée du dimanche chez ses futurs beaux-parents : elle ne sort plus avec ses compagnes.

Dans la classe la plus élevée, ce que nous avons appelé l'aristocratie, les mariages se font plus rapidement. Les fiançailles — dans la majorité des cas, — sont moins longues et les jeunes filles ne sont pas aussi libres.

d) Le quartier

Les marins boulonnais habitent tous le même quartier, si l'on peut donner ce nom à l'énorme agglomération qui s'entasse au flanc de la falaise. C'est plutôt une ville distincte, très différente de celle que peuplent les ouvriers d'industrie, et qui comprend plusieurs quartiers nettement séparés. La majeure partie de l'aristocratie maritime habite près du port, dans une rue parallèle, la rue de Boston. Demeurer *à Boston*, c'est un titre, et une raison suffisante pour dédaigner un peu

les gens de la *Beurrière*. De cette rue de Boston s'élancent des escaliers à pic, qui grimpent jusqu'au haut de la falaise. Ces escaliers sont bordés de maisons précédées chacune d'une petite cour. La *Beurrière*, c'est un côté adjacent de la colline, en pente plus douce, qui vient aboutir comme les escaliers au Fort — ainsi dénommé en souvenir d'un fort aujourd'hui démoli. L'Eglise Saint-Pierre se trouve à proximité. Au-delà, les maisons s'entassent encore, sur la pente qui continue, raide. Avant d'arriver aux champs, à l'Est, tout un quartier est peuplé, non plus de matelots, mais d'ouvriers saleurs, mareyeurs, tonneliers, etc... La vie, les mœurs n'y sont donc pas les mêmes. Le langage qu'on y parle se rapproche beaucoup de celui des matelots, mais on sent nettement que c'est plutôt du français déformé qu'un dialecte. Au reste, il faut reconnaître que le patois des matelots évolue également. Il perd sa pureté, et on n'y retrouve plus ces latinismes qui faisaient le régal des lettrés.

Le quartier des marins présente une physionomie très pittoresque. Mais, bien que l'intérieur des maisons soit généralement très propre, certaines rues sont plutôt sales. Les maisons ne possédant pas, pour la plupart, de commodités, les ménagères jettent à la rue tout ce qui les embarrasse. On s'étonne de la quantité d'eaux de savon qui coulent dans les ruisseaux. Dans ce quartier, on lave, toujours et encore, et on vide à la rue d'immenses baquets d'eaux de lessive. Ces eaux s'arrêtent parfois et s'accumulent jusqu'à former des mares sur lesquelles les enfants font voguer des bouts de planche qu'ils ont vaguement façonnées en forme de bateau.

Les enfants fourmillent dans ces rues. Les maisons, petites, abritent plusieurs familles, et les petits n'ont guère de place pour jouer. La mère, qui craint de les voir salir le plancher qu'elle a lavé et frotté jusqu'à l'usure, les envoie jouer dehors. Eux, d'ailleurs, préfèrent aussi le grand air où l'on peut jouer et crier à son aise.

Les boutiques y sont nombreuses, particulièrement les épiceries — en même temps buvettes — qui ont pour spécialité la vente au détail et à crédit.

Le quartier, malgré la trop grande agglomération, est sain. Presque toutes les rues sont en pente — souvent rapide — et l'écoulement des eaux y est aisément assuré. D'autre part, le quartier, accroché au flanc de la falaise, face à l'ouest, est battu par les vents du large qui viennent chasser les odeurs désagréables et renouveler l'indispensable oxygène.

e) Les maisons

Les maisons sont petites et ne comportent guère qu'une pièce en façade. Elles ont généralement un étage et un grenier mansardé. La façade est peinte fréquemment, et de couleur claire.

Ces maisons sont louées par pièces. Aussi beaucoup de rez-de-chaussée ont-ils une porte d'entrée directe, le couloir étant réservé aux locataires des étages.

Il y a souvent une seconde maison dans le fond de la cour.

Elle est louée, comme l'autre, par parties. Les caves sont parfois habitées, surtout l'été, quand un des locataires de la maison loue sa chambre ou son appartement garni pour la saison des bains de mer. Dans ce cas, pour ne pas s'éloigner, il loge dans la cave. Il gagne ainsi, en deux mois, de quoi payer son loyer de l'année, ou presque.

Si les maisons sont entassées dans le quartier, que dire de l'agglomération des habitants dans la maison ? Étant donné le taux des loyers, une famille, fût-elle composée de 7 ou 8 personnes, ne peut s'offrir le luxe d'un appartement de plus de deux pièces.

Autrefois, les lits-armoires étaient d'une grande ressource, mais ils disparaissent. On place des lits tout autour de la chambre : un lit pour les parents, un pour les garçons, et un autre pour les filles. Il y aurait là de quoi renverser toutes les théories de l'hygiène moderne sur le cube minimum des chambres, si ces gens là ne respiraient pas tant d'air pur dans la journée.

Les maisons, intérieurement, sont très propres. C'est encore une des coquetteries de la *matelote*. Le plancher est brossé et lavé jusqu'à ce qu'il ait la blancheur du marbre. On y jette ensuite quelques poignées de sable sec. Les meubles sont cirés. Les globes qui recouvrent la pendule et les candélabres dorés sont essuyés avec précaution. Le plafond est blanchi à la chaux chaque année. Et s'il y a une grande fête, communion ou mariage, la femme va chercher de la peinture chez le droguiste et peint elle-même toutes les

boiseries. C'est elle aussi qui, dans ces occasions, colle du papier neuf, toujours de couleur claire.

Les maisons sont louées très cher. Une chambre au premier étage, en façade, coûte de douze à vingt francs par mois. La chambre sur la cour, de huit à quinze francs. La mansarde est louée de quatre à huit francs, et la cave de quatre à six francs.

Au Portel

Il importe de dire quelques mots de la maison du marin Portelois. Le bourg est assez étendu. Les maisons sont petites ; chaque famille habite la sienne. Le Portelois, qui est généralement économe, n'a qu'un désir : posséder sa maison. De fait, il le réalise souvent et seuls les plus pauvres paient un loyer : les autres sont propriétaires de leur demeure.

Ici, la maison n'a pas, le plus souvent, d'étage. Le grenier sert à ranger les filets, quand le mari navigue *à la part*.

Des deux pièces du rez-de-chaussée, celle de façade est vide et ne contient qu'une armoire, une garniture de cheminée et deux ou trois chaises. Le tout méticuleusement frotté : c'est la salle d'honneur. L'autre pièce sert à la fois de cuisine, de salle à manger et de chambre à coucher (les lits-armoires sont encore fréquents au Portel) c'est dans cette même salle qu'on prépare et qu'on amorce les lignes à merlan : il y flotte alors parfois des odeurs peu agréables.

Presque tous les Portelois louent leur maison garnie —

assez cher d'ailleurs — pendant la saison des bains de mer. Ils vivent alors au grenier ou, plus rarement, à la cave.

f) Monographies

Nous allons tracer, à titre documentaire, deux monographies de familles inégales.

Famille restreinte

Le mari a 26 ans, la femme 22 ans. L'enfant a un an. Le mari a une bonne conduite. Il donne à sa femme tous ses bénéfices supplémentaires. Il navigue à bord d'un voilier harenguier. La femme travaille aux filets dans un atelier. Elle travaille régulièrement 6 jours par semaine, sauf les jours où son mari est à terre. Elle fait soigner son enfant par une voisine, qui lui demande un franc par jour. Elle donne, de plus, 0 fr. 20 pour le lait.

Budget des recettes :

Le mari gagne, net, par mois, 85 fr. 80, soit pour l'année.	1 029,60
Gratification : 1 0/00 sur 106 000 francs	106
Gratifications supplémentaires, environ	40
Sa part dans le produit de la vente des merlans	25
	1 200,60

La femme a travaillé, déduction faite des dimanches, jours de fête, et jours où le mari est à terre, 260 jours à 2 frs.	520
Soit une recette totale de frs.	1 720,60

Budget des dépenses :

Mari. —	Une paire de grandes bottes	36
	Une paire de petites bottes	18
	Réparations	6,50
	Un *ciré* (grande vareuse)	14,50
	Deux *cholards* (petites vareuses) . . .	11
	Un tablier.	4,50
	Un *suroit*	3,50
	Une paire de *cotillons*.	3,75
	Laine feutrée pour halouans (gants) . .	5
		102,75
	Avitaillement supplémentaire (environ 6 francs par grand voyage)	42
	Tabac pour ces voyages	18
	Avitaillement pendant la harenguaison.	40
	Tabac pendant la harenguaison . . .	15
		115
	Deux mois à terre (février, mars) nourriture et tabac, 1 fr. 50 par jour . .	90
	Entre les grands voyages	50
	Pendant la harenguaison.	30
		170
Enfant. -	Soins pendant 260 jours	260
	Lait, médicaments, etc.	90
		350

Femme. — Nourriture, par jour 1 fr		365
Ménage. — Loyer : 17 fr. par mois.		204
Charbon : (6 fr. par mois d'hiver et 3 fr. par mois l'été)		54
Pétrole, savon, peinture, etc		45
		323 frs.

Le budget total des dépenses s'élève donc 1 425 fr. 75 pour une recette de 1720 fr. 60, soit un excédent de recettes de 294 fr. 85. Mais cette famille n'a eu à effectuer aucun achat de vêtements ni de linge, les deux époux ayant apporté lors du mariage encore récent, les vêtements et le linge nécessaires pour plusieurs années.

Famille nombreuse

Le père a 45 ans. Il navigue à bord d'un voilier harenguier. Courageux, mais s'attarde assez volontiers au cabaret.

La mère, 39 ans, ne va pas à l'atelier. Elle fait son ménage.

Le fils aîné, 19 ans, gagne *sa part* à bord d'un vapeur. A chaque marée, il garde sa *gainée* supplémentaire (vente des palourdes et des crabes pour s'amuser un peu.

La fille aînée, 16 ans, est *ramendeuse* apprentie, et gagne 1 fr. 50 par jour.

Le second fils a 14 ans. Il est mousse et gagne 48 francs net par mois. Un gamin de 12 ans et une fille de 7 ans ne travaillent pas. Le père de la femme vit avec la famille. Il a 60 ans et reçoit sa pension de la Caisse des Invalides. De plus, il fait, de temps à autre, des *gardiennages* : c'est-à-

dire qu'il passe la nuit à bord des bateaux dans le port moyennant un salaire de 3 francs.

Budget des recettes de la famille :

Le père gagne 85 fr. 80 par mois, soit par an .	1 029,60
Gratification : 1 0/00 sur 100 000 fr. .	100
Gratifications supplémentaires . . .	40
	1 169,60
Le fils aîné gagne 96 fr. net par mois, soit . .	1 152
Gratification : 1 0/00 sur 200 000 fr .	200
	1 352 fr.
Le second fils gagne 48 fr. net par mois, soit .	576
Gratification : 0,50 0/00 sur 200 000 .	100
	676 fr.
La fille travaille 300 jours à 1 fr. 50	450
	450 fr.
Le grand père reçoit une pension annuelle de .	204
Ses *gardiennages* lui rapportent environ	300
	504 fr.

Le budget total des recettes de la famille s'élève donc à 4 151 fr. 60.

Budget des dépenses :

Père. — Vêtements de mer.	110 fr.
Avitaillement et tabac pour la mer . .	120
Nourriture à terre.	170
Frais supplémentaires au cabaret. . .	50
	450 fr.

Fils aîné. — Vêtements de mer	110
Avitaillement et tabac pour la mer . .	120
Nourriture à terre.	90
Frais supplémentaires (cabaret et tabac)	40
	360 fr.
Second fils. — Vêtements de mer	105
Avitaillement	90
Nourriture à terre.	90
	285
On lui donne 1 fr. de prêt par marée .	40
	325 fr.
La fille garde 50 centimes par journée de travail pour acheter son trousseau.	150
Le grand père conserve 50 centimes par jour pour son tabac et ses frais de cabaret. . .	182,50
Loyer. — (24 francs par mois).	288
Vêtements. — Linge pour les hommes	100
Vêtements d'hommes autres que les vêtements de mer.	200
Chaussures pour les hommes	100
Linge des femmes.	60
Vêtements	150
Chaussures	60
Total des vêtements	670 fr.
Nourriture. — Le grand père, par an, environ .	300
Deux femmes à 200 francs environ . .	400
Deux enfants à 0,50 par jour	365
	1065 fr.

Linge de maison. — (Draps, torchons, etc.) . .	60
Frais de ménage. — Charbon, savon, peinture, ustensiles divers	80
	200 fr.

Nous obtenons ainsi un budget de dépenses de 3700 fr. 50, soit un excédent de recettes de 451 fr. 10 qui se trouve presque entièrement dépensé chaque année pour les différentes fêtes, ou pour des achats imprévus.

CHAPITRE II

—

LE MATELOT BOULONNAIS DANS LA SOCIÉTÉ

a) *Le matelot et le service militaire*

Les marins ont été les premiers à connaître le service militaire obligatoire. Aujourd'hui encore la durée de leur service est de 5 ans et la loi de 1905 ne leur est pas applicable. En fait, les marins ne restent pas 5 années entières au service. Il n'y a guère qu'au moment des affaires de Fachoda qu'on les retint 60 mois. En général, le temps de leur service actif varie de 42 à 48 mois. Ils peuvent, d'ailleurs, demander à terminer leurs 5 années, et le taux de leur pension en est augmenté. Mais on ne doit pas trouver, dans les bureaux de l'amirauté, beaucoup de demandes de ce genre signées de noms boulonnais. Car le matelot boulonnais n'a pas l'amour du métier. Il n'en a pas non plus la haine ; il n'est pas antimilitariste : il ignore le mot et la chose. Mais il ne va, comme il dit, *au gouvernement*, que parce qu'il y est contraint, et, dès le jour du départ, il pense à celui, lointain, hélas ! du retour, car il regrette la vie libre et indépendante qu'il cou-

lait à bord de son harenguier, et aussi — surtout — il laisse à Boulogne une fiancée qui l'attendra pendant ces 5 années.

Le jour ou s'achève sa vingtième année, il reçoit une feuille de route et gagne immédiatement Cherbourg. Sa famille tout entière, sa fiancée, ses beaux parents futurs, ses camarades, tous ceux qui lui sont chers, l'accompagnent à la gare. Les adieux sont touchants : on s'embrasse à la ronde et les larmes coulent. Mais il faut bien avouer que celles du conscrit coulent plus facilement qu'il a souvent le cœur attendri par de trop nombreuses libations.

Au service, il se trouve avec des camarades Boulonnais, des Fecampois, des Bretons. Il dédaigne profondément ces derniers, qui, peu après, seront ses supérieurs : car ceux d'entre les Bretons qui possèdent quelque instruction cherchent à monter en grade le plus tôt possible, tant pour toucher dès leur service un supplément de paye, que pour voir s'augmenter — et cela, quel que soit plus tard le montant de leur cotisation — leur pension des Invalides. Mais, notre Boulonnais se soucie bien peu de sa pension : c'est si loin encore ! Et il passe ses 48 mois au service, bien tranquillement, travaillant le moins possible — juste assez pour n'être pas puni — et revient fusilier de 2e classe. Et sa réputation est si bien établie que de tout temps, au service, on a désigné les Boulonnais sous le sobriquet générique de « fume s'pipe », entendant par là qu'ils n'ont point coutume de pécher par excès de zèle.

Ce n'est pas qu'il soit mauvais soldat : Il s'incline sans révolte devant les ordres des officiers dont il reconnait volon-

tiers la supériorité, en qui il a confiance au moment du danger. Il a le sentiment de la hiérarchie : il a été habitué, dès sa tendre jeunesse, à obéir au maître, et il se laisse conduire sans résistance par l'officier qu'il respecte. Mais, en revanche, quel profond dédain il professe à l'égard du sous-officier rengagé, de celui qui est arrivé au service comme lui, ignorant ou presque, et qui a préféré rester toute sa vie *au gouvernement*, que de retourner dans son pays pour y mener la rude mais libre vie du pêcheur !

b) Le matelot et les réformes sociales

Ces dernières années furent fécondes en lois sociales qui vinrent améliorer le sort des ouvriers. Mais il semble que le matelot ne fasse point partie de la grande famille du prolétariat, car la nouvelle législation ouvrière ne trouve point son application dans les conditions du travail maritime.

Nous avons vu plus haut que la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail ne régit point les rapports des matelots et des armateurs ou patrons : le marin conserve le bénéfice éventuel des articles 1382 et suivants du Code civil, et, en tout état de cause, de l'article 262 du Code de commerce. D'autre part, la Caisse de prévoyance, organisée par la loi du 21 avril 1898, modifiée elle-même par la loi du 29 décembre 1905, lui assure une pension d'infirmité.

Il en est de même des lois qui fixent la durée maxima du travail. Le décret-loi des 9-14 septembre 1848, qui ramenait

à douze heures la durée du travail, non plus que la loi Millerand du 30 mars 1900, n'ont pu être appliqués dans la marine de pêche.

Il en est de même de la loi des 17-20 avril 1907, loi concernant la sécurité de la navigation et la réglementation du travail à bord des navires de commerce.

Dans son titre II, cette loi fixe à douze heures au maximum la durée du travail des matelots de pont et à huit heures la durée du travail du personnel mécanicien, sauf les cas, (laissés d'ailleurs à l'appréciation du capitaine), où il y a force majeure et ceux où le salut du navire, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu. Sauf dans ces derniers cas, les heures supplémentaires doivent être payées. En rade ou dans les ports, la durée du travail ne pourra excéder dix heures.

Ces articles ne s'appliquent qu'aux navires qui font le long-cours ou le grand cabotage, et toutes les dispositions relatives à la réglementation du travail ne sont pas applicables aux navires armés à la pêche, et cela, quel que soit leur tonnage et leur genre de pêche.

Cependant, nous avons vu que les matelots boulonnais ne travaillent que dix heures lorsque leur bateau est dans le port. Les armateurs avaient adopté cette règle, *sponte sua*, avant même que cette loi n'ait été discutée.

Certains articles de la loi s'appliquent aux bateaux de pêche : l'article 29 fixant à treize ans révolus l'âge minimum pour l'embarquement des mousses ; l'article 30 qui interdit l'embarquement des mousses n'ayant pas quinze ans révolus

sur les navires armés pour Terre-Neuve et l'Islande, et qui limite la proportion à un mousse ou novice pour quinze hommes d'équipage ; enfin l'article 31 relatif à la nourriture du personnel : les aliments doivent être sains, de bonne qualité, et en quantité suffisante et appropriée au voyage entrepris, (c'est le réglement d'administration publique du 13 janvier 1908 qui en a reglé l'application).

La loi, enfin, édicte des amendes (pouvant s'élever jusqu'à 4000 frs.) pour les propriétaires et armateurs qui n'observent pas ses dispositions.

Lors de la discussion au Sénat, M. Richard Waddington affirmait que cette loi ne serait pas appliquée, faute d'inspecteurs. Il disait se souvenir que la loi de 1841 sur le travail des enfants n'avait été appliquée qu'en 1892, quand le législateur a créé les inspecteurs du travail. On ne pourrait donc appliquer cette loi que dans les ports.

Il est vrai que c'est là une grave difficulté pour la réglementation du travail à bord des navires en général. Mais il en est d'autres, plus graves, pour la réglementation à bord des bateaux de pêche.

Une commission, composée de parlementaires, de fonctionnaires, d'armateurs et de délégués des syndicats d'inscrits maritimes, (les matelots de Boulogne, non syndiqués, n'y sont pas représentés), se réunit de temps à autre à Paris et cherche une solution — qu'elle n'a, d'ailleurs, pas encore trouvée.

Et sa tâche est ardue : Il suffit de se rappeler les conditions

du travail, que nous avons exposées plus haut, pour se rendre compte que l'application de ces lois est matériellement impossible. La pêche est une industrie irrégulière parce qu'aléatoire. Parfois, pendant plusieurs jours, les bateaux ne pourront tendre leurs filets — ou s'ils les tendent, la pêche sera nulle et quelques heures de travail suffiront. D'autres fois, si la pêche est abondante, ou si le vent souffle en tempête, augmentant les difficultés de l'opération, les hommes devront rester quinze ou dix-huit heures sur le pont. Il en est de même à bord des chalutiers, qui doivent traîner leur chalut nuit et jour. Il est impossible d'arrêter complètement le travail : quand le hasard leur fait rencontrer un banc de poissons, il leur faut profiter en hâte de cette chance, car il se pourrait que, le lendemain, le poisson ait déserté les fonds sur lesquels ils pêchent. Dans ce cas, les hommes prennent leur repos par fraction d'une heure et demie ou deux heures, pendant que le chalut est à la mer.

La même raison vient enrayer à bord des bateaux de pêche l'application de la loi du 13 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire : il est impossible d'arrêter la pêche à jour fixe ; et le repos par roulement n'a pas plus praticable. Dans les jours d'abondance, le patron n'a pas trop de tout son équipage pour travailler le poisson. D'ailleurs, les jours de repos, pour ne pas se présenter à intervalles réguliers, n'en sont pas moins nombreux. Nous avons vu que les harenguiers ou chalutiers se rendant sur les lieux de pêche font parfois route pendant 8 ou 10 jours, et c'est là une longue période d'oisiveté pour l'équipage.

En étudiant, au début de cet ouvrage, le contrat de travail en usage dans la marine de pêche, nous avons constaté également que la liberté du travail n'y est pas absolue. Alors que l'ouvrier d'industrie est libre de quitter l'usine, pourvu qu'il respecte les conditions de délai exigées par les usages locaux, le marin pêcheur est tenu de demeurer jusqu'à la fin du rôle, qui est généralement établi pour un an. S'il refuse d'embarquer, il est traité comme déserteur et appréhendé par les gendarmes. Il y a là une anomalie, qui est la négation même des principes qui ont inspiré le législateur depuis quarante ans.

En résumé, les lois sociales existantes ne peuvent régir la condition du marin pêcheur, qui est trop différent de la masse du prolétariat pour lequel ces lois ont été écrites. Il faudrait, pour réglementer les conditions du travail dans la pêche maritime, des lois spéciales, et qui fussent souples, et qui pussent s'adapter aux divers modes de pêche pratiqués dans chaque port.

Certes, la situation des marins pêcheurs est remplie d'amélioration. Mais il importe que le Parlement ne légifère point en hâte, dans la fièvre des séances d'interpellation. C'est ici, surtout, qu'il sera utile de consulter une commission extra-parlementaire, composée d'hommes compétents. Et si à côté des amiraux, on fait siéger des marins pêcheurs intelligents, des patrons de pêche et des armateurs, on y fera de la besogne utile.

c) *Les opinions politiques et religieuses du matelot boulonnais*

Le matelot boulonnais pratique la religion catholique. Quand il est *à terre*, il assiste à la messe le dimanche. Lorsque les bateaux sortent du port, tous les hommes se découvrent et prient. Ainsi le Boulonnais est, comme presque tous les marins, un croyant sincère. Mais sa religion est douce et calme : il serait volontiers tolérant et il ne fait point de prosélytisme. La femme est, en général, plus combative.

Le Portelois est beaucoup plus violent. Il est d'une intransigeance absolue : celui qui n'est pas avec lui est contre lui ; têtu, doué, le plus souvent, d'une facilité remarquable d'élocution, émaillant au besoin son discours de citations latines retenues des sermons, il cherche à convertir et se complait dans la dispute.

Quelles sont les opinions politiques des pêcheurs boulonnais? Beaucoup n'en ont point. Et sur quelles données — vraies ou fausses — les étaieraient-ils, ces gens qui ne lisent guère de journaux et qui ne causent entre eux que du temps qu'il fait et de leurs *marées de mer*? On peut cependant affirmer que le matelot n'aime pas la République qui est en désaccord avec l'Eglise.

Est-il royaliste ou impérialiste? on peut essayer de rechercher s'il a une raison de préférence. L'Empire ne lui rappelle pas grand chose, que les guerres et les pontons anglais sur lesquels ses ancêtres furent parqués, étant prisonniers de

guerre. Aussi est-il improbable qu'il ait une sympathie particulière pour ce régime. Il pencherait bien plutôt vers la Royauté.

Cet être encore fruste est traditionnaliste, et il n'a pas, pour détester l'ancien régime, les mêmes raisons que les ouvriers continentaux : de tout temps, le matelot fut d'une classe à part et jouit d'une certaine liberté. Il n'était pas astreint aux mêmes corvées que les serfs ; et les récits des aïeux, transmis de bouche en bouche, ne lui ont pas appris qu'il dût quelque reconnaissance à la Révolution.

Au reste, il ne vote pas. A l'époque des élections générales, il est parti à la pêche d'Islande, ou d'Irlande — ou même, s'il navigue à bord d'un chalutier, il est rare qu'il *soit à terre* le dimanche. Serait-il *à terre*, qu'il s'abstiendrait souvent par indifférence.

Il n'en est pas de même des Portelois qui font de la politique comme ils pratiquent leur religion, avec passion. Quand un bateau portelois rentre à Boulogne un jour d'élections, il n'est point rare de voir l'équipage prendre d'assaut le premier tramway, ou même embarquer en voiture, pour arriver au Portel avant la fermeture du scrutin.

Le matelot boulonnais passera-t-il au socialisme ? nous ne le croyons pas ; ou, du moins, l'évolution sera lente, car il est trop traditionnaliste pour songer à saper les bases de la Société en socialisant la propriété individuelle. Si, parfois, il se plaint de son sort, il ne songe pas à renverser les institutions. Il n'a pas, d'ailleurs, l'esprit de solidarité. Non point qu'il ne se dévoue volontiers pour les autres : la liste des sauvetages

accomplis par des matelots boulonnais en est une preuve; Mais il ne versera pas de bon cœur une cotisation à un syndicat : dont il ne comprend pas bien le rôle.

Au reste, son éducation ne le prépare pas à cette association. Il ne sait pas exactement ce qu'est le socialisme. Cela evoque chez lui l'idée de partage, une fois pour toutes, des biens actuellement existants, et l'idée de propriété collective et sociale est trop haute pour lui. Le mot « socialisme » est trop souvent accolé, dans les conversations qu'il entend ou dans les rares journaux qu'il lit, au gouvernement de la République, pour avoir ses sympathies.

Le Portelois serait encore plus rebelle au socialisme : il a plus de tradition encore et surtout, il possède, très développé, l'instinct de la propriété individuelle. Ses premières économies — et il en fait — sont employées à l'achat d'une maison, et seules les très pauvres familles ont à payer un loyer.

Aussi conçoit-on que les Portelois ne soient point enclins aux idées nouvelles.

CONCLUSION

Nous avons essayé, au cours de cet ouvrage, de faire, grâce à des documents précis et certains, un tableau exact de la situation économique et sociale du marin pêcheur boulonnais.

Le sort de ce marin paraît s'être amélioré dans ces dernières années. Cependant, même si l'on se garde de toute sensiblerie romanesque et qu'on se place au point de vue de la stricte humanité, il semble qu'il y ait encore beaucoup à faire pour l'amélioration de sa condition. Car, si telle famille, dont tous les membres travaillent, est presque dans l'aisance, telle autre (en particulier, celles où le père gagne seul, les enfants étant encore trop jeunes pour travailler), ne peut équilibrer son budget que grâce à la charité publique ou privée.

Est-ce à dire que l'on doive en revenir aux bateaux armés à la part ? Nous ne pensons pas que ce retour à l'ancienne société en participation soit possible, eu égard aux capitaux énormes qu'exige actuellement l'industrie de la pêche à vapeur et aux risques considérables que comporte cette exploitation. Autrefois, les frais étaient minimes, et si, dans certaines années, les gains étaient faibles, on ne faisait au bateau, aux voiles, et au matériel que des réparations indispensables et on pouvait encore partager quelques sous pour donner un à compte aux fournisseurs impatients. Mais aujourd'hui il

n'en est point de même : il faudrait amortir, bon an, mal an, ce capital de 250 000 à 300 000 francs ; il faudrait payer sans retard les 80 000 francs de charbon que brûle la machine, et toutes les autres fournitures. La part afferente au travail, qui était en une grande proportion dans le produit brut des anciens bateaux à la part, est, à bord des bateaux modernes, dans une proportion infime vis-à-vis de la part afférente au matériel. Et le résultat, pour certains bateaux, pourrait être une perte sèche — et l'on se demande dans quelle situation ce *damnum emergens* mettrait le matelot vis-à-vis de ses fournisseurs, alors que le simple *lucrum cessans* du temps jadis était déjà si dur à supporter.

Il semble donc que le salariat soit définitivement établi. Mais, le salaire, pour être fixe, ne doit pas être absolument invariable ni, surtout insuffisant. Déjà, les matelots ont droit, comme nous l'avons vu, à une gratification proportionnelle au produit brut : peut-être faudrait-il aller plus loin dans cette voie et leur accorder une participation aux bénéfices :

Vu :
Le Président.
RAOUL JAY.

Vu :
Le Doyen,
CH. LYON CAEN.

Vu :
et permis d'imprimer.
Le vice-recteur
de l'Académie de Paris.
C. LIARD.

BIBLIOGRAPHIE

—

Ernest Deseille. — Histoire de la pêche à Boulogne. Boulogne, 1873.
Etude sur les origines de la pêche à Boulogne. Boulogne, 1874.

L. Bouclet. — Boulogne port de mer. Conférence, 1904.

Leclercq. — L'industrie de la pêche maritime à Boulogne. Lille, 1905.

Cuny. — Essai sur la condition des marins pêcheurs. Rennes, 1904.

Romet. — Etude sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs. Caen, 1901.

TABLE DES MATIÈRES

—

ST-AMAND, CHER. — IMPRIMERIE BUSSIÈRE

